Cena 20 zł

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



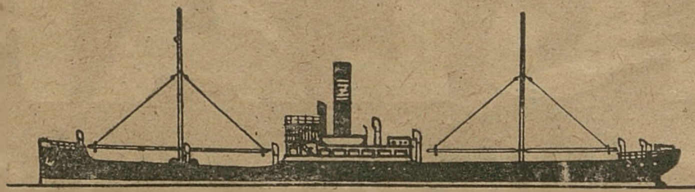
Fot. K. Komorowski

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

KWIECIEŃ 1948
ROK III NR 4(19)

POLSKA FLOTA HANDLOWA

(CIĄG DALSZY)



WILNO, SPAD, Żegluga Polska, jednostka do towarów masowych, zbudowany w roku 1926 na stoczni Chantiers Navals Français w Caen (Francja), 2018 BRT, 1121 NRT, 3011 DWT, długość 85 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5,5 m, parowiec (maszyna parowa 3-cylindrowa o potrójnym rozprężaniu), 1200 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 1 pokład, załoga 26 ludzi, zatrudniony w trampingu europejskim (głównie porty Bałtyku i Morza Północnego).

Uwaga: wraz z czterema niżej wymienionymi jednostkami siostrzanymi, należy do grupy pierwszych statków jakie zostały nabyte przez powstałą w 1926 roku „Żeglugę Polską", najstarsze z naszych istniejących towarzystw żeglugowych.

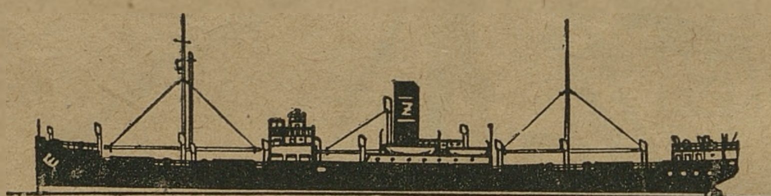
KRAKÓW, SPAE, (ex „Frimaire"), 2018 BRT, 1121 NRT, 3000 DWT, szybkość 8 węzłów, załoga 27 ludzi, reszta tak jak „Wilno".

POZNAŃ, SPAB, 2017 BRT, 1129 NRT, 3000 DWT, szybkość 8 węzłów, załoga 27 ludzi, reszta tak jak „Wilno".

KATOWICE, SPAC, (ex „Vendemiaire"), zbudowany w 1925 roku, 1995 BRT, 1107 NRT, 3000 DWT, załoga 28 ludzi, reszta tak jak „Wilno".

TORUŃ, SPAA, (ex „Brumaire", ex „Toruń" ex „Hannes Freymann"), 1978 BRT, 1122 NRT, 3000 DWT, załoga 27 ludzi, reszta tak jak „Wilno".

Uwaga: Podczas ubiegłej wojny zatopiony w 1939 roku w Gdyni wpadł w ręce Niemców i po remoncie użyty był przez nich do żeglugi po Bałtyku i Morzu Północnym. Ponownie zatopiony w 1944 roku podczas nalotu alianckiego na jeden z portów norweskich. Po raz trzeci idzie na dno w 1945 w Kilonii na skutek oderwania się prowizorycznych łat w kadłubie. Wydobyty i rewindykowany do kraju w roku 1946.



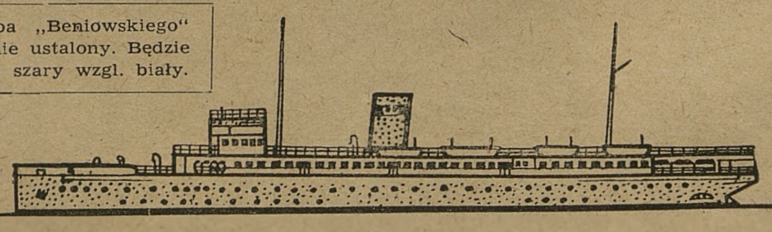
LEWANT, SPAR, (ex „Blåland"), Żegluga Polska, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1930 roku na stoczni Eriksbergs Mek. Verkstad A. B. Göteborg (Szwecja), 1923 BRT, 970 NRT, 3240 DWT, długość 93 m, szerokość 13 m, zanurzenie 6 m, motorowiec (6 cyl. Diesel) 2000 KM, 1 śruba, szybkość 12 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, 1 miejsce pasażerskie, załoga 29 ludzi, obsługuje linię regularną do portów Bliskiego Wschodu.

Uwaga: Zakupiony przez Żeglugę Polską w 1935 roku.

LECHISTAN, SPAQ, (ex „Hemland"), Żegluga Polska, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1929 roku na stoczni Eriksbergs Mek. Verkstad A. B. Göteborg (Szwecja), 1907 BRT, 967 NRT, 3240 DWT, długość 93 m, szerokość 13 m, zanurzenie 6 m, motorowiec (6 cyl. Diesel), 2000 KM, 1 śruba, szybkość 12 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, 6 miejsc pasażerskich, załoga 33 ludzi, obsługuje linię regularną do portów Bliskiego Wschodu.

Uwaga: Zakupiony przez Żeglugę Polską w 1936 roku.

Kolor kadłuba „Beniowskiego" jest jeszcze nie ustalony. Będzie prawdopodob. szary wzgl. biały.



BENIOWSKI, znak rozpoznawczy jeszcze nie ustalony, (ex „Kaiser", ex „Niekrasow"), „Gryf" Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku, statek pasażerski do dalekiego kabotażu, zbudowany w 1905 r., na stoczni Vulcan Stettiner Maschinenbau AG. Szczecin przebudowany (nowe maszyny) w 1922 roku na stoczni Stettiner Oderwerke A. G. w Szczecinie, 1912 BRT, 724 NRT, długość 92 m, szerokość 12 m, zanurzenie 3,5 m, parowiec (2 turbiny parowe A. E. G., kotły opalane ropą) 3000 KM, 2 śruby, szybkość 16 węzłów, 4 pokłady, 1200 miejsc pasażerskich w tym ok. 150 sypialnych, załoga 61 ludzi, przeznaczony do obsługi linii regularnej Szczecin — Gdynia.

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej w kwietniu 1947 roku. Obecnie przechodzi gruntowny remont na Stoczni Północnej w Gdańsku

(D. ciąg nastąpi)

J. M

Numer bieżący „Żeglarza" odbiega od stosowanego dotychczas układu treści. Wynika to z konieczności zakończenia kursu korespondencyjnego zebraniem najważniejszych wiadomości o portach, żegludze i rybołówstwie, niezbędnych każdemu uczestnikowi kursów pracy morskiej. Zajmują one razem z komunikatem o kursach, formularzem zgłoszenia i arkuszem pytań połowę numeru.

Z kolei wiele miejsca pochłonęły informacje o szkolnictwie morskim oraz formularz podania do szkół PCWM. Zostały więc tylko dwie strony na przegląd najważniejszych wydarzeń z dziedziny żeglugi i pracy portów.

Z następnym numerem „Żeglarz" wróci do dawnego obfitego doboru treści. Niech Was jednak, Drodzy Czytelnicy, nie odstrasza monotonia kwietniowego numeru — napewno nieraz zajrzycie do niego szukając wyjaśnienia lub informacji.

REDAKCJA.

Najważniejsze wiadomości
o portach, żegludze i rybołówstwie

Punktem wyjściowym i docelowym każdej prawie podróży statku morskiego jest **port.**

Rozróżniamy m. in. następujące rodzaje portów: porty **rybackie**, porty **wojenne**, **porty-schroniska**, porty **jachtowe** i najważniejsze — porty **handlowe.**

Port handlowy — jest to miejsce osłonięte przed działaniem fal i prądów — zapewniające swobodny i spokojny postój statkom, przybywającym tam dla wykonania czynności przeładunkowych. Porty takie stanowią kompleks urządzeń hydrotechnicznych, mechanicznych i składowych.

Podobnie — **porty rybackie** są to dogodne przystanie dla jednostek rybackich, zapewniające im schronienie, możność wyładunku i zbytu złowionej ryby, możność przeprowadzania remontu, uzupełnienia zapasów itd.

Porty wojenne — to bazy i punkty oparcia dla okrętów wojennych, siedziby dowództw, kadr, magazynów, stoczni itp.

Porty jachtowe — to ośrodki żeglarstwa sportowego i turystycznego, bezpieczne przystanie dla jachtów, siedziby klubów, stoczni jachtowych i centrów szkoleniowych.

Porty-schroniska — to miejsca, dokąd chronią się statki zaskoczone na morzu złymi warunkami atmosferycznymi.

Porty podzielić możemy na **naturalne** (tj. takie, które powstały w miejscach już z samej swej natury na przystanie predystynowanych — np. w głębokich zatokach, w ujściu rzek i tp.) i **sztuczne** (wybudowane tam, gdzie główną rolę grały względy gospodarczo-polityczne a nie konfiguracja terenu). Portem naturalnym jest Gdańsk lub Szczecin, portem sztucznym — Gdynia.

Ze względu na sposób budowy dzielimy porty na **otwarte i zamknięte.** Otwarte porty to takie, do których dojście z morza jest możliwe w każdej porze dnia i nocy, zamknięte zaś oddzielone są od morza przy pomocy systemu **śluz.** System taki stosuje się jedynie w tych portach, w których dotkliwie daje się odczuwać różnica poziomu wody spowodowana przypływem i odpływem. Wszystkie nasze porty są portami otwartymi, portem zamkniętym jest np. Londyn.

Do portów, szczególnie do tych, które położone są w ujściach rzek, w głębi zatok itp. — wytyczone są bezpieczne **szlaki żeglugowe (tory wodne).** Dla ich oznaczenia używane są m. in. **latarnie morskie, latarniowce** (pływające latarnie morskie), wszelkiego rodzaju i kształtu **boje** (np. kuliste, stożkowate, dzwoniące, świecące i td.) **wiechy, tyki** itd.

Bezpośrednio przed portem rozciąga się **reda**, obszar wodny często wytyczony bojami, stanowiący dogodne miejsce kotwiczne dla statków. Tutaj zatrzymują się one bezpośrednio po przybyciu — gdy oczekują na **pilota,** lub w wypadku, gdy im się nie opłaci wchodzić do portu (dla uniknięcia szeregu formalności i co najważniejsze — opłat).

NA OKŁADCE: Dziobnica pierwszego statku pełnomorskiego, którego budowę rozpoczęły polskie stocznie. Zdjęcie zostało dokonane podczas związanej z tym uroczystości, jaka odbyła się 3 kwietnia br. na Stoczni Gdańskiej (patrz art. na str. 74).

Obszar właściwego portu oddzielony jest zwykle od otwartego morza **falochronem** — trwałą budowlą z drzewa, kamienia, żelbetonu i tp., zabezpieczającą port i stojące w nim statki od działania fal. Porty, leżące w głębi wąskich, długich zatok lub powyżej ujścia rzek — obywają się bez falochronów. W falochronach znajdują się odpowiednio oznaczone wejścia do portu.

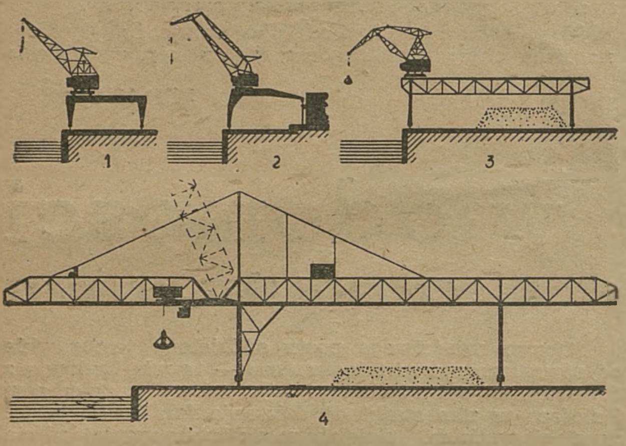
Obszerna część obszaru wodnego portu przyległa bezpośrednio do wejścia nazywa się **awanportem,** inaczej **przedporciem.** Służy ona statkom do swobodniejszych manewrów związanych ze zmianą miejsca w porcie, wyjściem i td.

Sam port składa się z szeregu **basenów** (porty otwarte) lub **doków** (porty zamknięte) połączonych w całość bądź za pomocą systemu **kanałów portowych,** bądź bezpośrednio.

Krawędzie basenów i doków oraz częściowo kanałów obramowane są **nabrzeżami,** konstruowanymi bądź z drzewa, bądź z kamienia lub żelbetonu. Statki, zamierzające wyładowywać względnie załadowywać towary, zatrzymują się przy nabrzeżach, które są odpowiednio do tego celu przystosowane i posiadają specjalne **belki odbojowe,** a także **pierścienie** oraz **pachołki do cumowania.** Głębokość dna przy nabrzeżach jest dostosowana do potrzeb portu i zanurzenia zawijających statków. Aby jednak przeładunek towarów odbywał się szybko i sprawnie, nabrzeża muszą być **uzbrojone** czyli zaopatrzone w **urządzenia przeładunkowe, magazyny i sieć kolejowo-drogową.** Do uzbrojenia nabrzeża należy także zaopatrzenie go w bieżącą wodę i światło. Najczęściej spotykamy następujące urządzenia przeładunkowe: **dźwigi, wywrotnice wagonowe, taśmowce i elewatory zbożowe.**

Dźwigi bywają przystosowane do przeładunku drobnicy względnie towarów masowych. (**Drobnicą** nazywamy różnorodne towary, przewożone w opakowaniu względnie sztukach lub wiązkach. Najczęściej statki przewożą drobnicę w tzw. ładunkach zbiorowych składających się z różnorodnych partii najprzeróżniejszych towarów, stanowiących własność kilku lub kilkunastu właścicieli. Spotyka się także całookrętowe ładunki jednorodnej drobnicy np. cukru w workach, śledzi w beczkach i tp. Przeciwieństwem drobnicy są towary masowe przewożone luzem, w wielkich całookrętowych partiach — np. węgiel, ruda, złom itd.). Dźwigi drobnicowe są zasadniczo lżejsze i mniejsze od dźwigów przeznaczonych do towarów masowych. Ich nośność nie przekracza zwykle 3 ton, za to dzięki ruchomym wysięgnicom posiadają one znaczną swobodę ruchów. Dźwigi do towarów masowych mają nośność większą niż 3 tony, są masywniej zbudowane i mniej ruchliwe. Ze względu na konstrukcję podstawy rozróżniamy **dźwigi bramowe i półbramowe.** U pierwszych podstawa tworzy rodzaj bramy opartej z obydwóch stron o nabrzeże, u drugich tylko jedna „noga" opiera się o nabrzeże, pozostałej nie ma, bo rolę jej spełnia krawędź magazynu. Specjalną ogromną konstrukcję stanowią tzw. **dźwigi mostowe,** przystosowane do przeładunku towarów masowych. Z wyglądu przypominają wielkie wiszące mosty i stąd ich nazwa. Napęd dźwigów jest przeważnie elektryczny, choć spotyka się też dźwigi o napędzie spalinowym, a w starszych typach — parowym, hydraulicznym i ręcznym.

Specjalnie wydajnym zespołem załadunkowym do towarów masowych jest zespół **wywrotnicy wagonowej** wraz z **taśmowcem.** Wysypany z przewróconego przez wywrotnicę wagonu — przypuśćmy węgiel — wędruje po ruchomej taśmie aż na szczyt ruchomego



Ważniejsze rodzaje dźwigów portowych: 1) dźwig bramowy do drobnicy, 2) dźwig półbramowy do drobnicy, 3) dźwig bramowy do przeładunków masowych, 4) dźwig mostowy.

elewatora, skąd poprzez specjalną rurę spada wprost do ładowni statku. Bywają również samodzielne wywrotnice wagonowe, które zawartość wagonów wysypują od razu do wnętrza statku.

Elewatory zbożowe są to urządzenia mechaniczne lub pneumatyczne służące do przeładunku zboża luzem. Odznaczają się prostotą konstrukcji, wydajnością i nieograniczonymi możliwościami co do sposobu przeładowywania np. ze statku na wagony, z wagonów do silosa, z silosa na barki itd.

Bywają również dźwigi portowe i elewatory zbożowe umieszczone na specjalnych pontonach i posiadające swobodę ruchu po obszarze wodnym portu. Takie **pływające dźwigi i elewatory** znacznie nieraz usprawniają i przyspieszają przeładunek, mogąc go prowadzić niekoniecznie przy nabrzeżach, ale nawet na środku basenów i kanałów (np. ze statków na barki rzeczne).

Magazyny portowe dzielimy na **krótko- i długoterminowe**, zależnie od czasokresu, na jaki mogą być w nich składane towary. Magazyny krótkoterminowe, zazwyczaj ogromne, parterowe hangary — mieszczą się przeważnie wprost na nabrzeżu — co umożliwia bezpośredni przeładunek ze statków do magazynów i odwrotnie. Magazyny długoterminowe, zwykle wielkie wielopiętrowe budowle mieszczą się w drugiej linii. Wszystkie one służą do przechowywania towarów drobnicowych. Poza tym spotykamy w portach szereg

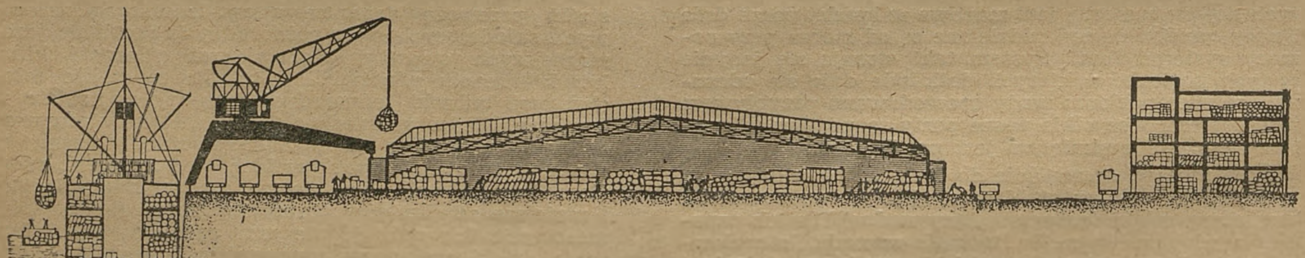
dek na nabrzeżach i przydział miejsc dla poszczególnych statków zależy od **inspektora nabrzeży,** któremu podlegają **bosmani portowi. Straż portowa** czuwa nad porządkiem i bezpieczeństwem na terenie portu.

W porcie działa zwykle szereg **przedsiębiorstw usług portowych,** będących istotnym uzupełnieniem jego technicznego wyposażenia. Do najważniejszych należą m. in.: **firmy spedycyjne** zatrudniające robotników portowych i zajmujące się przeładunkiem oraz ekspedycją powierzonych im towarów; **maklerzy okrętowi** — będący przedstawicielami obcych armatorów i opiekunami przebywających w porcie statków (zadaniem maklera jest również wyszukiwanie odpowiednich statków dla przewiezienia zgłoszonego towaru, a często także — pośrednictwo w tranzakcjach kupna — sprzedaży statków); **firmy shipchandlerskie** — zaopatrujące statki we wszelkie potrzebne artykuły, od żywności począwszy, a na farbach, sprzęcie bosmańskim i słodkiej wodzie skończywszy; dalej — **firmy holownicze** — dysponujące holownikami (do pomocy przy manewrowaniu w porcie oraz dla celów holowniczych i ratowniczych); **firmy lichterskie** — wynajmujące posiadane barki i lichtugi dla potrzeb portowych i żeglugowych; **firmy cumownicze** zajmujące się zawodowo pomocą przy cumowaniu i odcumowywaniu zawijających do portu statków; **firmy sztauerskie** dysponujące fachowcami od za- i wyładunku itd. itd. W porcie znajdują się przeważnie tylko placówki wykonawcze powyższych firm. Ich zarządy i biura mieszczą się w przyległym do portu mieście.

Miasto portowe jest nader ważnym uzupełnieniem każdego większego portu handlowego. Jest ono przede wszystkim, wraz z nabliższymi okolicami — wielkim rezerwuarem sił ludzkich, potrzebnych do pracy w porcie. W mieście portowym ma również swą siedzibę skomplikowany **aparat handlowo-gospodarczy,** bez którego wydajna i celowa praca samego portu byłaby nie do pomyślenia. I tak poza zarządem i biurami wyżej wymienionych przedsiębiorstw usług portowych, mieści się tu cały szereg innych jeszcze instytucyj, firm, zarządów, biur itp. ściśle z działalnością portu związanych. Są to przeróżne banki, domy handlowe, giełdy, biura firm importowych i eksportowych, biura rzeczoznawców awaryjnych, technicznych i handlowych, towarzystwa ubezpieczeń morskich, towarzystwa żeglugowe etc. etc.

Do najważniejszych, największych i najbardziej skomplikowanych przedsiębiorstw spotykanych w mieście portowym należą **towarzystwa żeglugowe** (armatorskie). Armatorem nazywamy właściciela lub dzierżawcę jednego wzgl. większej ilości statków, eksploatowanych przez niego dla celów zarobkowych.

Rozróżniamy dwa rodzaje żeglugi — uprawianej przez statki pływające dla celów zarobkowych: **żeglugę regularną i nieregularną,** czyli **trampową.** Żegluga regularna obejmuje statki, które kursują stale na określonych szlakach, wg ściśle opracowanego rozkładu pływania. Tramping uprawiają te wszy-



Widok nabrzeża do przeładunku drobnicy z magazynem krótkoterminowym w pierwszej linii i długoterminowym w drugiej.

magazynów specjalnych, jak **chłodnie** do składania łatwo psujących się towarów, **silosy zbożowe** służące do magazynowania zbóż, **zbiorniki** na ładunki płynne (nafta, oleje, benzyna), **szopy** na nawozy sztuczne itd. itd. Towary masowe składowane są wprost pod gołym niebem na obszernych, specjalnie na ten cel zarezerwowanych placach.

Bezpośrednią władzą w porcie jest **kapitanat portu z kapitanem portu** na czele. Zastępcą kapitana portu jest **starszy oficer portu.** Wprowadzaniem, wyprowadzaniem i kierowaniem statkami podczas manewrowania w porcie zajmują się **piloci portowi.** Porzą-

stkie statki handlowe, które zawijają do przeróżnych portów zależnie od ładunku i zapotrzebowania.

Wszystkie statki pływające po morzach można podzielić na pięć grup: 1) **flotę handlową, 2) flotę rybacką,** 3) **flotę wielorybniczą,** 4) **flotę pomocniczą** i 5) **flotę sportową.** Szóstą grupę stanowią **okręty wojenne** (jednostki wojenne nazywamy okrętami, a nie statkami).

Flota handlowa obejmuje te statki, które odbywają swoje rejsy w celach zarobkowych. Zaliczamy tu więc statki **pasażerskie** (zajmujące się wyłącznie przewozem pasażerów), dalej — statki **pasażersko-towaro-**

we (posiadające obok licznych kabin pasażerskich dość obszerne ładownie na drobnicę), następnie — **promy kolejowe** (przewożące na krótkich odcinkach całe pociągi osobowe), **statki wycieczkowe, statki do przewozu drobnicy, statki-chłodnie, statki do ładunków masowych, węglorudowce** (przystosowane wyłącznie do transportu węgla i rudy), **statki do przewozu drzewa, zbiornikowce** (do przewozu ładunków płynnych) itd. itd.

Flota rybacka grupuje wszystkie te jednostki morskie, które trudnią się rybołówstwem. A więc traulery, lugry, kutry, motorówki i łodzie rybackie (dokładniejsze omówienie na str. 71).

W skład **floty wielorybniczej** wchodzą niewielkie **statki myśliwskie** polujące na wieloryby przy pomocy specjalnych **armatek harpunniczych** posiadanych na pokładzie. Dalej — **statki-fabryki** produkujące na miejscu ze złowionych ssaków tran, konserwy mięsne, fiszbin, mączkę etc. (statki-fabryki stanowią jednocześnie bazę zaopatrzeniową dla statków myśliwskich).

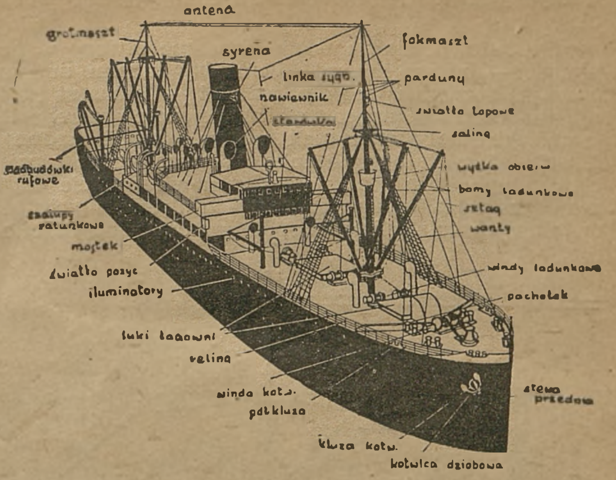
Prócz dwóch powyższych rodzajów jednostek wielorybniczych zaliczamy do tej grupy również specjalne **zbiornikowce** przystosowane do transportu produktów wytwarzanych z wielorybów oraz **statki myśliwskie** trudniące się polowaniem na foki i morsy.

Ważnym czynnikiem prawidłowego funkcjonowania żeglugi międzynarodowej jest **flota pomocnicza**, umożliwiająca bezpieczną nawigację statkom handlowym i ułatwiająca pracę w portach. Do floty tej należą liczne **holowniki pełnomorskie i portowe** (ułatwiające manewry statkom, wykonujące szereg prac holowniczych i ratowniczych); **pogłębiarki ssące i czerpakowe** (utrzymujące odpowiednie głębokości w stale zamulanych portach); **latarniowce** (statki zaopatrzone w urządzenia świetlne, podobne do posiadanych przez zwyczajne latarnie morskie; służą one do oznaczania niebezpiecznych lub ważnych miejsc); **statki badawcze i hydrograficzne** (wyznaczające dogodne szlaki żeglugowe, przeprowadzające badania, będące podstawą do wydawania map morskich); **statki i kutry pilotowe** (dostarczające przewodników-pilotów w wypadkach, gdy trzeba jakąś jednostkę przeprowadzić przez trudne przejście, wprowadzić lub wyprowadzić z portu itp.); **lodołamacze portowe i pełnomorskie, statki szkolne, kablowce** (zakładające i konserwujące podwodne kable telefoniczne i telegraficzne); **zbiornikowce wodne** (dostarczające statkom świeżej słodkiej wody), **bunkrowce węglowe i ropowe** (zaopatrujące jednostki handlowe w paliwo); **statki strażnicze, policyjne, dozorcze, kwarantannowe, statki straży ogniowej, jednostki żeglugi wewnętrznej, motorówki, barkasy, barki, lichtugi** itd. itd.

Ostatnia z kolei grupa — **flota sportowa** — obejmuje te wszystkie jednostki, które pływają po morzach nie dla celów zarobkowych czy zawodowych lecz dla sportu i przyjemności. Nazywamy je ogólnie — niezależnie od napędu i wielkości — **jachtami**. Bywają **jachty turystyczne** — wygodne, nadające się do dłuższych czy krótszych wędrówek po morzach, oraz **jachty regatowe** — budowane w sposób zapewniający jak największą szybkość i przeznaczone do wyścigów morskich. Prócz tego do grupy tej zalicza się cały szereg drobnych stateczków prywatnych — wszelkiego rodzaju motorówek, żaglówek i łodzi — uzależnionych w swych niedalekich, przybrzeżnych rejsach od pogody i stanu morza.

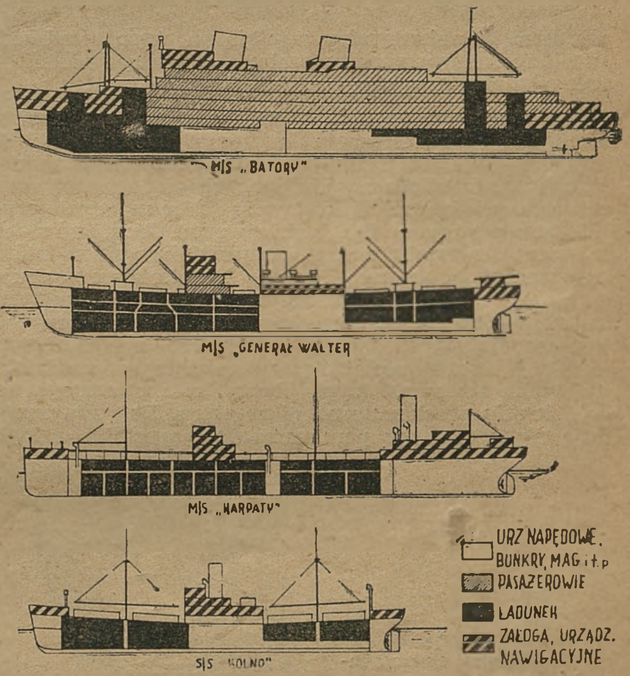
Inny podział statków możemy zastosować dzieląc je wg posiadanego przez nie napędu. Będziemy mieli więc **parowce z maszyną tłokową, motorowce, statki o napędzie turbinowym, turbinowo-elektrycznym, motorowo-elektrycznym oraz żaglowce** z motorami pomocniczymi lub bez.

Do najczęściej spotykanych na morzach jednostek należą średniej wielkości statki handlowe o charakterystycznej **trójwyspowej (trójzrębowej)** sylwetce. Ponad linią pokładu wznoszą się na takim statku trzy nadbudówki: **dziobowa** — czyli bak, środkowa (**śródokręcie**) **i rufowa** (przód statku nazywamy — **dziobem**, tył — **rufą**, boki natomiast — **burtami**). Na dziobie mieszczą się urządzenia kotwiczne i cumownicze, a więc **kotwice** wraz z **łańcuchami kotwicznymi** spoczywającymi w specjalnych komorach, **windy kotwiczne** lub **kabestany, polery, półkluzy** etc. **W baku** znajdują się zwykle pomieszczenia załogi pokładowej.



Urządzenia pokładowe na statku handlowym.

Całe wnętrze statku pomiędzy bakiem a nadbudówką środkową oraz pomiędzy śródokręciem a rufą — zajmują **ładownie** — obszerne pomieszczenia na przewożony towar. Ich pojemność (objętość) mierzymy w specjalnych **jednostkach kubicznych** tzw. **tonach rejestrowych** (jedna tona rejestrowa = 100 stóp sześciennych = 2,83 m^3). Objętość ładowni oraz objętość ewentualnych pomieszczeń, przeznaczonych dla użytku

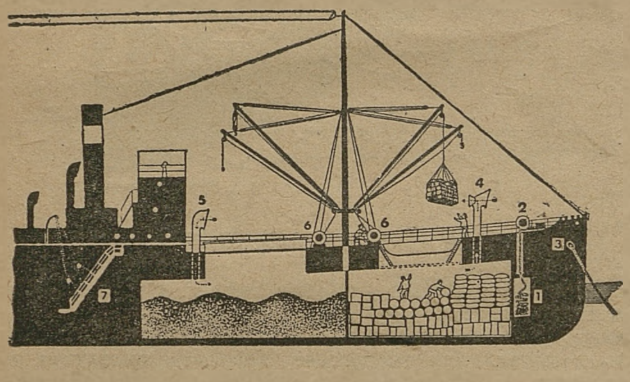


Porównanie rozplanowania wnętrz na statku pasażersko-towarowym, drobnicowcu, zbiornikowcu i statku do ładunków masowych.

przewożonych pasażerów, (czyli cała handlowo-użytkowa część statku) dają nam **pojemność statku netto (NRT).** Jeżeli do pojemności statku netto dodamy jeszcze pojemność wszystkich pozostałych pomieszczeń (pomieszczenia załogi, maszyny, pomieszczenia na paliwo, pomieszczenia na urządzenia nawigacyjne itp.) otrzymamy **pojemność statku brutto (BRT)**, czyli **kubaturę** wszystkich bez wyjątku pomieszczeń. Zupełnie innym pojęciem są tony wagowe (1000 kg.), w których określamy **nośność** statku. Ciężar ładunku jaki statek może maksymalnie zabrać wraz z ciężarem paliwa, zapasów i słodkiej wody daje nam tzw. **ciężar martwej wagi** (DWT) — określający nośność czyli zdolność statku do uniesienia bez niebezpieczeństwa dla siebie tylu a tylu kilogramów. Np. nasz nowoczesny węglorudowiec s/s „Kolno" posiada następującą charakterystykę: 2.487 BRT, 1.316 NRT oraz 3.200 DWT. — (Wielkość okrętu wojennego określamy **wypornością** czyli wagą wypartej przez niego wody co

w myśl prawa Archimedesa równa się własnej wadze okrętu).

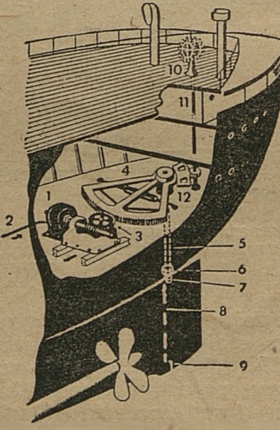
Do ładowni statku wiodą obszerne otwory w pokładzie — zwane **lukami.** Pomiędzy lukami umieszczone są zazwyczaj **maszty** (przedni — **fokmaszt** i tylny — **grotmaszt**) umocowane przy pomocy szeregu lin tworzących stały **takielunek (wanty, sztagi i parduny).** Maszty służą do sygnalizacji, obserwacji oraz rozpięcia anteny. Poza tym maszty stanowią oparcie dla t. zw. **bomów ładunkowych,** długich drewnianych lub metalowych belek, które wspólnie z ustawionymi obok



Przekrój przedniej części statku handlowego: 1) komora łańcuchowa, 2) winda kotwiczna, 3) kluza kotwiczna, 4) odwietrznik, 5) nawiewnik, 6) windy i bomy ładunkowe, 7) trap.

windami ładunkowymi pozwalają na przeprowadzenie przeładunku w wypadku braku lub w razie niedostatecznej ilości urządzeń przeładunkowych w porcie.

W nadbudówce śródokręcia mieszczą się kabiny oficerskie, pomieszczenie kapitana, kuchnia (czyli **kambuz)** jadalnia **(messa)** i ew. kabiny pasażerskie. Pod tym wszystkim znajduje się obszerna maszynownia wraz z ewentualną kotłownią (o ile mamy do czynienia z parowcem lub turbinowcem). Tutaj również mieszczą się **zasobnie** wzgl. zbiorniki na paliwo, które nazywamy bunkrem. Ponad śródokręciem góruje komin i mostek wraz ze **sterówką.** Na mostku czuwa **wachtowy** (dyżurny) oficer, a wpatrzony w **kompas** sternik utrzymuje statek na wyznaczonym kursie. Na rufie mieści się w specjalnym przedziale **maszynka sterowa,** która obroty koła sterowego na śródokręciu przekazuje na **pióro steru.** Na rufie znajdują się prócz tego pomieszczenia pozostałej załogi.



Urządzenia sterowe na statku handlowym: 1) maszynka sterowa, 2) kabel do sterówki, 3—4) przekładnia, 5) trzon steru, 6) wodoszczelna tuleja, 7) złącze steru, 8) zawiasy, 9) pięta steru, 10—12) urządzenie steru awaryjnego.

Okienka kajut na statku nazywamy **iluminatorami,** poręcze — **relingami,** schody i drabinki — **trapami** a wszelkie otwory — **lukami.** Do wietrzenia głębiej położonych pomieszczeń statku służą **nawiewniki i odwietrzniki.**

Oprócz nazwy statku na dziobie, nazwy i portu macierzystego — na rufie, na kominie jest zwykle **odznaka armatora.** Na rufie na specjalnym drzewcu lub też na tylnym maszcie — powiewa **bandera.** Na burtach namalowane są specjalne znaki — oznaczające do jakiego stopnia może naładowany statek zanurzyć się bez niebezpieczeństwa dla siebie. Skrzydła mostku kapitańskiego zaopatrzone są w **światła burtowe** zapalane nocą (zielone — prawa burta, czerwone — lewa burta). Do kompletu **świateł pozycyjnych** należą również białe **światła topowe** na masztach oraz takież światło na rufie. Do sygnalizacji akustycznej służy na statku syrena i dzwon okrętowy. Wzrokowa sygnalizacja może być przeprowadzana za pomocą semafora (chorągiewkami), błyskami (alfabetem Morse'a) oraz przy pomocy wywieszania na linach sygnałowych odpowiednich zestawów chorągiewek **kodu międzynarodowego.** Np. gdy statek przybywa na redę i chce wezwać pilota, któryby go wprowadził do portu — wywiesza chorągiewkę w pionowe niebiesko-żółte paski — (literę G) która oznacza: „proszę o pilota"!

Specjalny obserwator znajdujący się na wieży kapitanatu portu identyfikuje statek i zawiadamia o jego przybyciu dyżurnego oficera portu, który z kolei wysyła pilota, dając mu wskazówki, przy którym nabrzeżu ma statek postawić. Jednocześnie o przybyciu statku zostają zawiadomione władze celne, Wojsko Ochrony Pogranicza, cumownicy, makler, który ma statek klarować, a także spedytor, któremu zlecono zajęcie się ładunkiem. W chwili gdy statek przybija do nabrzeża, czekają już nań wszyscy zainteresowani: cumownicy pomagają przycumować go przy nabrzeżu, celnicy robią odprawę celną, WOP — bada listę załogi i pasażerów, a makler rozpoczyna swoją opiekę załatwiając za kapitana liczne formalności i sprawy związane z postojem, opłatami, wyładunkiem, zaopatrzeniem itd. Przybywają też wkrótce zamówieni przez spedytora **robotnicy portowi,** lokomotywy podstawiają wagony, dźwigi ustawiają się ponad lukami, które już są odkryte — i zaczyna się przeładunek. O ile jest to drobnica, to w głębi ładowni pracu-



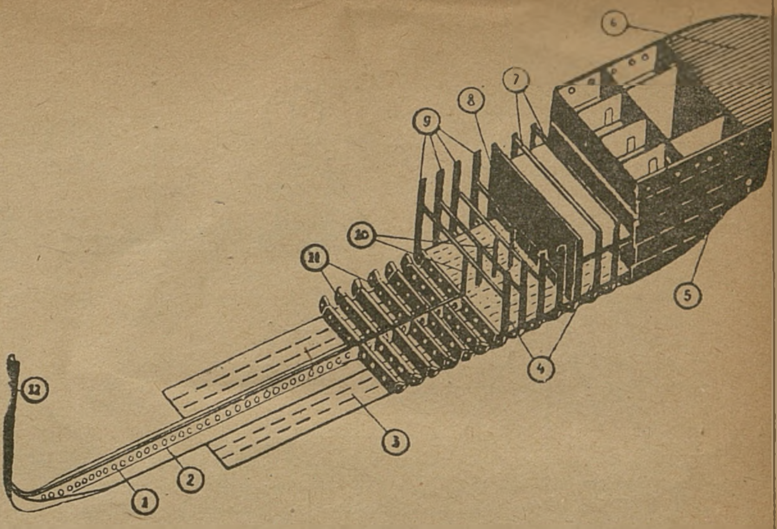
Przeładunek drobnicy.

ją specjaliści zwani **sztauerami.** Przy wyładunku zadaniem ich jest umieszczanie przywiezionego towaru na platformce drewnianej (zwanej **planką),** w siatce stalowej lub manilowej, w pętli itp. zależnie od wielkości, wagi i rodzaju opakowania. Przygotowaną porcję zwaną **hiwem** chwyta dźwig kierowany przez **kranistę** i przenosi na rampę magazynu lub na **ganek** — drewniane rusztowanie obok drzwi wagonu. Tam już inna grupa ludzi umieszcza towar we wnętrzu wagonu lub w magazynie. Przy załadunku praca odbywa się w odwrotnej kolejności, przy czym do umiejętności sztauerów należy właściwe i równomierne umieszczenie różnorodnego towaru w ładowniach. Ruchami kranu, ze względu na ograniczoną widzialność z budki kranisty — kieruje **pokazywacz,** który gestami i głosem przekazuje kraniście odpowiednie wskazówki. W wypadku gdy przeładunek odbywa się przy pomocy bomów ładunkowych posiadanych przez statek, zamiast kranisty występują tu **winczmeni,** których zadaniem jest obsługiwanie wind ładunkowych. Uszkodzone opakowania reperują specjaliści zwani **krawcami.** Przy przeładunku towarów masowych zamiast sztauerów pracują w ładowniach t. zw. **trymerzy.** Ich praca t. zw. trymerka — polega na równomiernym umieszczaniu towaru wewnątrz całej ładowni. Przeładunku doglądają **przodownicy,** a specjalni **rachmistrze** (liczmeni) notują każdą przeładowaną ilość.

Każdy statek wymaga co pewien czas dokładnego przejrzenia, remontu i konserwacji. Wtedy idzie na

stocznię, gdzie specjaliści sprawdzają maszyny, mechanizmy i urządzenia, dokonywując niezbędnych napraw i poprawek. Dla przeglądu, oczyszczenia i pomalowania **kadłuba** statek zostaje **zadokowany** w suchym lub pływającym **doku**, gdzie po wypompowaniu wody — odsłania się jego część podwodną.

Stocznie, oprócz remontów i reperacyj — zajmują się również budową nowych statków. Odbywa się to na specjalnej **pochylni**, gdzie najpierw kładzie się i montuje podstawową część szkieletu kadłuba — **kil**, inaczej stępkę, (długą mocną belkę stalową odgrywającą rolę kręgosłupa). Do przedniej części kila umocowuje się **stewę przednią** zwaną **dziobnicą**, a do tylnej skomplikowaną **stewę tylną — tylnicę**. Dalej idą boczne żebra zwane **wręgami**, przeróżne **wzdłużniki** i części wzmacniające, górą łączy się żebra **pokładnikami**. Gdy szkielet statku jest gotów — rozpoczyna się kładzenie **poszycia**, montowanie maszyn, steru, wałów śrubowych i śrub napędowych, a nareszcie krycie pokładów i nadbudówek. Na wpół wykończoną jednostkę **spuszcza się na wodę** i z kolei wykańcza szczegóły wnętrz, stawia się maszty, kominy etc.



Schematyczny rysunek poszczególnych stadiów budowy kadłuba statku handlowego: 1) stępka wewnętrzna, 2) stępka płaska, 3) poszycie dna, 4) podwójne dno, 5) poszycie burt, 6) pokład, 7) pokładniki, 8) gródź wodoszczelna, 9) żebra, 10) stojaki, 11) progi, 12) dziobnica.

* * *

GATUNKI RYB.

Pięć jest głównych gatunków ryb, będących podstawą naszego rybołówstwa morskiego.

Wątłusz, zwany popularnie **dorszem**, stanowi ponad 95% połowów u polskich brzegów. Długość okazów występujących na Bałtyku wynosi przeciętnie 40 — 50 cm. Wątłusza poławia się przez cały rok. Ilość jego na naszych wodach, głównie na t. zw. głębi gdańskiej, ogromnie się zwiększyła przez okres ostatniej wojny (w 1935 roku 1 kuter poławiał przeciętnie 2½ tony wątłuszy rocznie, obecnie przeciętna roczna wynosi ponad 160 ton na jeden kuter). Poza Bałtykiem występuje wątłusz obficie w Morzu Północnym i w Atlantyku, gdzie go poławiają nasze statki dalekomorskie.

Flądra jest rybą b. charakterystyczną ze względu na swój spłaszczony kształt (stąd też — płastuga). Na Bałtyku występują najczęściej trzy jej odmiany: starnia, gładzica i zimnica a także spokrewniony z flądrą — skarp. Flądry występują wzdłuż całego naszego Wybrzeża, lecz jest ich obecnie znacznie mniej niż w okresie przedwojennym. Sezon na połów fląder trwa od maja do października włącznie. Długość fląder spotykanych na Bałtyku nie przekracza zwykle 18 cm.

Śledź — to najważniejsza ryba użytkowa w północno-zachodniej Europie. Roczny jej połów sięga ok. 1.600.000 ton. Na Morzu Bałtyckim śledź występuje stosunkowo w nieznacznych ilościach. Główne jego siedlisko to Morze Północne i Atlantyk. Śledź bałtycki jest niewielki i nie bywa dłuższy niż 25 cm.; inne jego gatunki osiągają rozmiary 35 a nawet 40 cm. Odróżniamy przy połowach dwie zasadnicze odmiany śledzia: wiosenną i jesienną. Na Bałtyku sezon śledziowy trwa od czerwca do stycznia, z wyjątkiem sierpnia i listopada. Na Morzu Północnym i Atlantyku intensywne połowy śledzi trwają od czerwca do grudnia.



Najważniejsze ryby polskiego Bałtyku: 1) Łosoś, 2) wątłusz (dorsz), 3) śledź, 4) węgorz, 5) flądra.

Węgorz — ryba wędrowna rzeczno-morska o charakterystycznym kształcie. Bardzo cenna i poszukiwana przez nabywców — jest stosunkowo nieliczna. Przed wojną ogólne połowy węgorza u naszych brzegów nie dawały więcej jak 150 ton. Sezon na węgorze trwa zaledwie trzy miesiące — sierpień, wrzesień i październik. W okresie tym węgorze rozpoczynają swą wędrówkę rozrodczą, wychodzą z rzek i wzdłuż wybrzeży ciągną na Atlantyk. Długość dorosłych okazów węgorza dochodzi do 1 metra.

Łosoś — bardzo poszukiwana i cenna, choć podobnie jak węgorz — dość rzadka ryba wędrowna. Połowy łososi na naszych wodach terytorialnych, głównie u ujścia rzek, trwają od listopada do kwietnia.

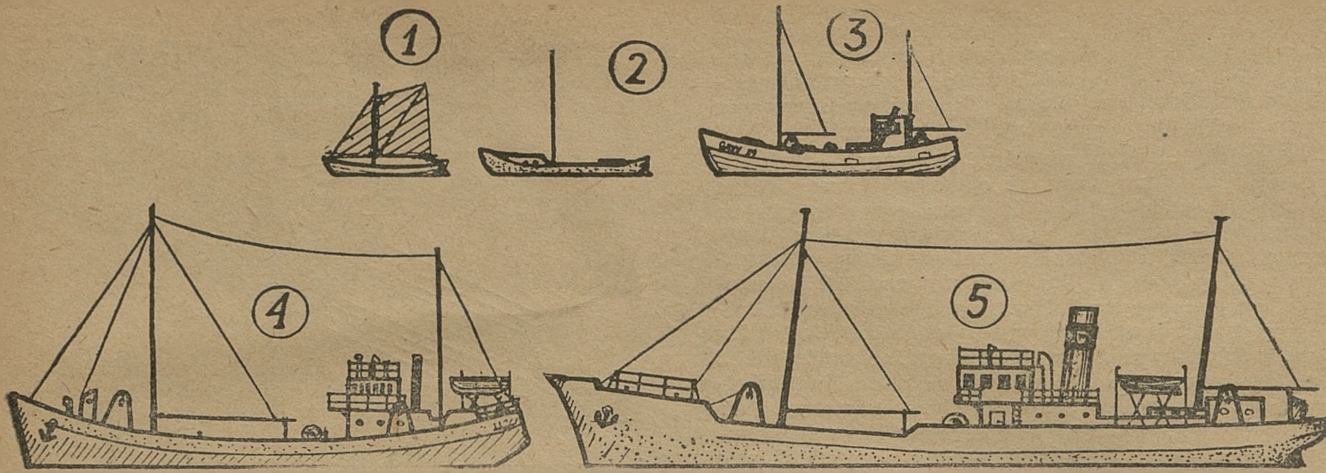
FLOTYLLA RYBACKA.

Zróżnicowanie poszczególnych typów i rodzajów statków rybackich jest zależne od licznych i różnorodnych czynników, głównie od warunków lokalnych i rodzaju łowionej ryby. Floty rybackie większych krajów morskich różnią się znacznie w swym składzie. Polskie rybołówstwo morskie używa następujących jednostek:

Łodzie rybackie uprawiają rybołówstwo przybrzeżne tj. takie, które nie wykracza zwykle poza granice wód terytorialnych, zatok i zalewów. Łodzie rybackie, zależnie od napędu dzielimy na **wiosłowe, wiosłowo-żaglowe i motorowe.** Wszystkie budowane są zazwyczaj z drzewa. Ich długość waha się od 4 do 10 metrów, załoga składa się zwykle z 2 lub 3 ludzi. Moc silników u łodzi motorowych wynosi od 6 do 25 i więcej KM.

Kutry rybackie są jednostkami pełnomorskimi i w naszych warunkach uprawiają rybołówstwo t. zw. „dalsze" tj. obejmujące cały obszar Bałtyku wraz z cieśninami duńskimi. Zwykłym jednak terenem działania kutrów są wody niezbyt odległe od brzegu. Kutry budowane są z drzewa, choć coraz częściej spotyka się tu konstrukcje mieszane a nawet czysto metalowe. Długość kutrów waha się od 10 do 19 metrów. Wyporność od 20 do 100 ton. Moc silników spalinowych zwykle ropnych, wynosi od 20 do 100 i więcej KM. Motor jest główną siłą napędową kutra, żagle spełniają rolę pomocniczą. Wnętrze kutra, licząc od dziobu, składa się z trzech zasadniczych przedziałów: pomieszczenia załogi, ładowni i pomieszczenia na motor. Załoga kutra składa się co najmniej z trzech osób. Do manewrowania sieciami kuter zaopatrzony jest m. inn. w pałąki i windę sieciową.

Luger, inaczej dryfter, jest to jednostka rybołówstwa dalekomorskiego, przystosowana wyłącznie do połowu śledzi. W związku z tym odbywa rejsy jedynie podczas sezonu. Jego cechą charakterystyczną jest



Rodzaje statków rybackich: 1) łódź wiosłowo-żaglowa, 2) łódź motorowa, 3) kuter, 4) luger (in. dryfter), 5) trauler.

stosunkowo słaby motor, co jest związane z sposobem połowu, stosowanym przez lugry. Długość lugra wynosi od dwudziestu kilku do czterdziestu metrów, tonaż od 100 do 300 BRT, siła motoru 100 do 500 KM. Załoga składa się z 14 do 20 ludzi. Luger poławia śledzie nocą przy pomocy sieci pławnicowych. Złowione śledzie soli się na pokładzie w celu zakonserwowania i umieszcza w beczkach t. zw. kanties. Z połowu wraca luger dopiero wtedy, gdy zapełni wszystkie posiadane na pokładzie beczki, których jest zwykle od 600 do 1000 i więcej.

Trauler (lub trawler) jest to największy i najsilniejszy reprezentant flotylli rybackiej. Podobnie jak i lugra, używa się go w rybołówstwie dalekomorskim, lecz w przeciwieństwie do tego ostatniego trauler poławia rybę przez cały rok i dostawia ją do portu w stanie świeżym a nie soloną. W tym celu trauler zabiera z sobą w rejs zapas sztucznego lodu, który umożliwia kilkunastodniowe przechowywanie ryb, bez obawy zepsucia się. Nowsze traulery mają ładownie zaopatrzone w urządzenia chłodnicze. Moc maszyn jest u traulera znacznie większa niż u lugra, uprawia on bowiem aktywny sposób połowu przy pomocy włóka. Długość traulera rybackiego, budowanego zwykle z metalu, waha się od 30 do 65 metrów, tonaż od 200 do 600 BRT. Ładownie mogą pomieścić do 150 ton ryby. Napęd traulerów starszego typu jest zwykle parowy, wśród nowobudowanych bywają i motorowce. Moc maszyn 350 — 850 KM. Załoga składa się z 12 — 20 osób.

NARZĘDZIA POŁOWU

Wszelkie narzędzia połowu dzielimy na **aktywne i bierne** tj. na takie, którymi łowi się czynnie — w ruchu, oraz takie, które zastawia się w biernym oczekiwaniu na przepływającą rybę.

Do czynnych narzędzi połowu należy w pierwszym rzędzie **włók** (inaczej — trał) — ogromny worek z sieci, zaopatrzony często jeszcze w skrzydła i holowany podczas połowu za kutrem lub za traulerem ponad dnem morza. Wielkością swoją włók dostosowany jest do rozmiarów i siły pociągowej statku, który go używa. Długość worka sieci używanej przez kutry wynosi ok. 12—13 metrów, szerokość otworu 7—8 metrów, skrzydła są 4—5 metrów długie. Włóki używane przez traulery dalekomorskie nie posiadają skrzydeł, a długość ich dochodzi do 40 i więcej metrów.

Siecią podobną do trału jest **niewód,** używany w rybołówstwie przybrzeżnym. Worek jest tu niewielki, natomiast ogromne skrzydła dochodzą do 150 metrów długości każde. Siłę pociągową maszyn okrętowych zastępują tu mięśnie ludzkie, a zarzucona z łódki sieć wyciągana jest przez rybaków wprost na brzeg. Niewodów używa się głównie na wiosnę, do połowu łososi.

Małym niewodem ciągniętym z zakotwiczonej łódki jest **ceza ręczna** służąca do połowu ryb dennych, głównie fląder.

Aktywnym poniekąd narzędziem połowu są również **pławnice** (sieci pływające), używane głównie do połowu śledzi a także makreli i łososia. Sieci te tworzą w wodzie, tuż pod powierzchnią, rodzaj jakby pionowej przegrody, dryfując czyli dając się unosić swobodnie prądowi i fali, zastępującym siłę maszyn czy też mięśni. Wraz z pławnicą wędruje zwolna lugier śledziowy, przyczepiony zwykle do jednego jej końca (stąd też nazwa dryfter). Pławnica składa się z szeregu pojedyńczych, prostokątnych sieci umocowanych na wspólnej, długiej nieraz na kilka kilometrów linie.

Pasywnym rodzajem narzędzi połowu są przede wszystkim **sieci zastawne** — przypominające z wyglądu pławnice, tyle, że znacznie mniejsze i w przeciwieństwie do tych ostatnich zakotwiczane w jednym miejscu. Rozmiary pojedyńczych sieci zastawnych wynoszą ok. 25×6 metrów (łączy się je zwykle po kilka). Sieci zastawne przeznaczone do połowu szprot i śledzi, zwane **mancami,** stawia się bezpośrednio pod powierzchnią morza. Sieci flądrowe — tzw. **nety** zastawia się tuż ponad dnem.

Prócz sieci zastawnych, do grupy pasywnych narzędzi połowu należą jeszcze żaki i haczyki.

Żaki, zwane inaczej **więcierzami,** są to sieci kształtu stożkowatego napięte na drewniane, coraz to mniejsze obręcze. Wewnątrz znajdują się specjalne **lejki sietne** ułatwiające rybie wejście, lecz wykluczające wyjście. Dla naprowadzenia ryb w zasadzkę owych lejków żaki zaopatrzone są w dwa skrzydła (ok. 15 i 50 m. długości). Więcierzy używa się wyłącznie do połowu węgorzy i zastawia się je grupami na szlakach ciągu ryby.

Haki zwane także **wędkami** używane są w rybołówstwie przybrzeżnym do połowu fląder, dorszy, węgorzy i łososi. Zależnie od rodzaju łowionej ryby różnią się one wielkością i kształtem haczyków oraz sposobem zastawiania. Wędki na flądry, dorsze i węgorze posiadają wielką ilość haczyków umocowanych na krótkich sznurkach do długiej linki zakotwiczonej tuż ponad dnem morza. Stawia się naraz do 4000 i więcej haków co ciągnie się na blisko 2,5 km. Za przynętę służą najczęściej małe rybki zwane **tobisami** (lub tobiaszami).

Wędki łososiowe tzw. **takle,** zastawia się pojedyńczo i nie przy dnie a tuż pod powierzchnią morza. Dla przynęty nawleka się na haczyki kawałki śledzia. Naraz stawia się zwykle ok. 400—600 haków w odległości 40—50 metrów od siebie. Zajmuje to przestrzeń ok. 30 km.

ORGANIZACJA PRZEDSIĘBIORSTW POŁOWÓW

Flota rybacka eksploatowana jest przez **trzy** elementy: **inicjatywę prywatną, spółdzielczość i państwo.** Rybołówstwo przybrzeżne pozostaje prawie całkowicie w rękach prywatnych. Właściciel łodzi wzgl. jej dzierżawca wypływa na połów wspólnie z członkami swej rodziny, pracownikami lub wspólnikami. Sam też musi się troszczyć o zaopatrzenie, remont sprzętu,

reperację sieci i co najważniejsze o sprzedaż złowionej ryby. Rybołówstwo kutrowe pracuje częściowo na rachunek prywatnych użytkowników, częściowo w ramach spółdzielni i przedsiębiorstw państwowych. Większe firmy rozporządzające kilku lub kilkunastu kutrami posiadają odpowiednio rozbudowany aparat techniczny i handlowy. Dział techniczny dba o zaopatrzenie i remont jednostek pływających — dział handlowy odbiera złowioną rybę i skierowuje ją do punktów sprzedaży, do zakładów przetwórczych itp. Niektóre przedsiębiorstwa połowów posiadają własne punkty sprzedaży detalicznej i własne zakłady przetwórcze jak np. solarnie i wędzarnie. Inicjatywa prywatna i spółdzielczość tylko w drobnym stopniu biorą udział w rozprowadzaniu ryby po zapleczu. Cały ciężar tego zadania leży na państwowym przedsiębiorstwie **Centrala Rybna**, które posiada w tym celu odpowiedni tabor samochodów i dzierżawionych od kolei wagonów-chłodni, a prócz tego rozporządza siecią hurtowni, półhurtowni i sklepów detalicznych rozrzuconych po całym kraju.

Do najbardziej skomplikowanych przedsiębiorstw rybackich należą **towarzystwa połowów dalekomorskich.** Obok działu finansowo-administracyjnego oraz działu handlowo - eksploatacyjnego, firmy te posiadają zwykle obszernie rozbudowany dział nawigacyjno - techniczny, obejmujący całokształt spraw związanych z utrzymaniem i używalnością wielkiej nieraz flotylli statków dalekomorskich. Polska posiada obecnie trzy towarzystwa połowów dalekomorskich: największe z nich przedsiębiorstwo państwowe „Dalmor" rozporządza około 20 traulerami, dalej idzie — „Ławica" z trzema traulerami i „Delfin" posiadające jeden statek.

PRZETWÓRSTWO RYBNE

Ryby są artykułem spożywczym bardzo kłopotliwym bo nietrwałym i łatwopsującym się. Szczególnie w lecie daje się to poważnie we znaki. Dlatego też, aby odsunąć jak najdalej proces psucia się — stosowany jest cały szereg sposobów zapobiegawczych. Złowioną rybę — jeżeli ma ona w stanie świeżym dotrzeć do odległego konsumenta — przechowuje się i transportuje w lodzie lub specjalnie chłodzonych pomieszczeniach. W tym celu porty rybackie posiadają obszerne **chłodnie rybne i fabryki sztucznego lodu**, a przedsiębiorstwa handlu rybnego rozporządzają **samochodami i wagonami-chłodniami.** Pomimo stosowania niskiej temperatury — czasokres przechowywania świeżej ryby jest bardzo ograniczony. Dlatego też stosuje się szereg metod utrwalających. Najprostszym sposobem jest **suszenie ryb** na słońcu lub w suszarniach, dalej **solenie,** następnie — **zamrażanie, marynowanie, wędzenie** i wreszcie produkcja **konserw.** Przemysł przetwórczy rybny — a więc solarnie, zamrażalnie, wędzarnie, fabryki konserw itd. — mieszczą się zwykle na terenie portu rybackiego w bezpośredniej bliskości przystani.

Wszelkie odpadki, wnętrzności ryb i zepsute ryby przetwarza się w specjalnych **fabrykach mączki rybnej** — na paszę treściwą dla bydła i trzody chlewnej.

STOCZNIE RYBACKIE

Mniejsze jednostki rybackie jak: łodzie, motorówki, a nawet kutry — budują często rybacy we własnym zakresie czy to samemu, czy też w prywatnych niewielkich zakładach szkutniczych. Prócz tego w każdym prawie porcie rybackim znajduje się co najmniej jedna stocznia, która buduje seryjnie szereg wypróbowanych typów łodzi i kutrów drewnianych, a poza tym prowadzi bieżące remonty i reperacje stacjonowanej w porcie flotylli rybackiej.

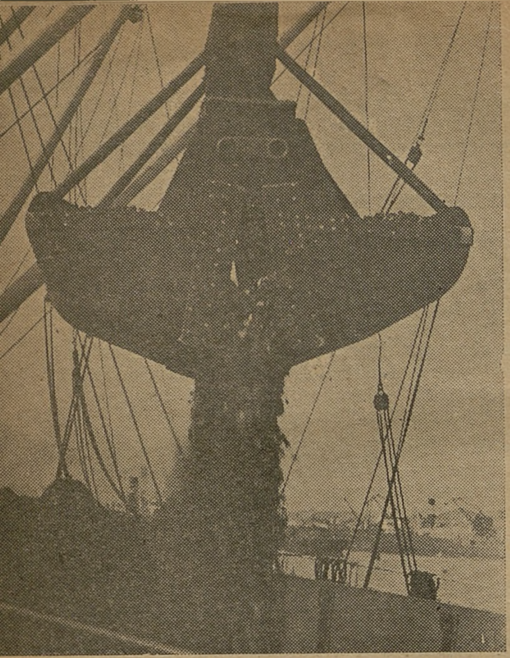
Jednostki o konstrukcji metalowej, a zatem duże kutry, lugry, traulery — budowane są na większych stoczniach okrętowych, ze względu na szereg urządzeń specjalnych, potrzebnych do ich produkcji.

PORTY RYBACKIE

Portem rybackim nazywamy miejsce osłonięte naturalnie lub sztucznie od działania wiatrów, fal, prądów itp., tak zbudowane i zaopatrzone, aby poza podstawowym warunkiem bezpieczeństwa zapewniało statkom rybackim szybki i swobodny przeładunek przywiezionej ryby (nabrzeża, dźwigi), posiadało odpowiednią ilość specjalnych pomieszczeń do jej przechowywania (chłodnie, hale aukcyjne, magazyny) i grupowało w bezpośredniej bliskości wystarczającą ilość zakładów przetwórczych (wędzarnie, solarnie, zamrażalnie, fabryki konserw itp.). Dalej, port rybacki winien być zdolny zaopatrzyć przebywające w nim statki w odpowiednie paliwo (bunkier), żywność i wszystko co dla ich użytkowania jest potrzebne. Powinien posiadać zakłady wytwórcze i reperacyjne wszelkiego sprzętu rybackiego (sieci, liny, ubrania i buty nieprzemakalne, bojki, haczyki itp.) oraz powinien dysponować stoczniami, które by mogły wykonywać reperacje, remonty i budowę jednostek rybackich. Powinien mieć rozwinięty przemysł pomocniczo - rybacki (fabryki skrzynek, beczek, opakowań blaszanych, fabryki sztucznego lodu itd.), a przede wszystkim sprężysty aparat handlowy, który by sprawnie i szybko rozprowadził dostarczoną rybę do ośrodków konsumcji. Dla tego ostatniego celu port rybacki musi być szczególnie dogodnie połączony z zapleczem wszelkiego rodzaju środkami komunikacji śródlądowej. Port rybacki powinien być siedzibą sprężystej administracji przedsiębiorstw rybackich oraz siedzibą władz i urzędów rybackich, a także placówek naukowo-badawczych rybołówstwa. Wreszcie powinien on leżeć z jednej strony możliwie w pobliżu najbardziej uczęszczanych miejsc połowów — z drugiej w bezpośredniej bliskości miasteczek, wsi i osiedli rybackich.

KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

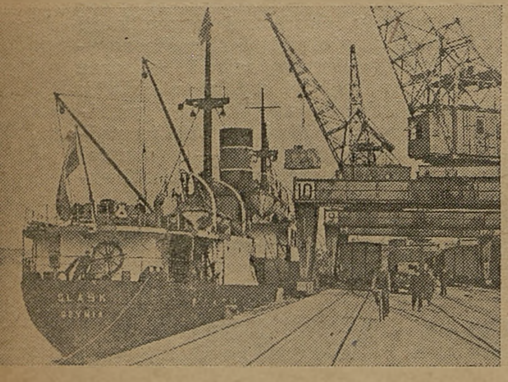
Od czasu ostatniego komunikatu w n-rze marcowym „Żeglarza" sytuacja uległa zmianie. W ostatnich dniach marca i w początku kwietnia wpłynęło około 100 sprawozdań od kandydatów na kurs przodowników, a do połowy kwietnia około 150 zawiadomień o gotowości wzięcia udziału w 1 turnusie. Ponieważ napływ zgłoszeń okazał się większy niż się na to zanosiło, PCWM uruchomi także 2 turnus kursu przodowników w czasie od 1—15 sierpnia. W tej chwili trwa jeszcze sprawdzanie sprawozdań oraz ocen z arkuszy kwalifikacyjnych z kursów pracy morskiej. W najbliższych dniach prace te zostaną zakończone. Kandydaci, którzy nadesłali znaczek na list a zostaną wyeliminowani z powodu niewywiązania się z wszystkich warunków lub ujemnej opinii z kursów pracy morskiej, otrzymają odpowiedź odmowną. Pozostali, którzy zostaną zakwalifikowani do udziału w kursie — otrzymają formularz zgłoszenia, który po wypełnieniu niezwłocznie winni odesłać, wybierając 1 lub 2 turnus. Wysyłka powyższych zawiadomień nastąpi prawdopodobnie w dniu, w którym bieżący numer „Żeglarza" wyjdzie z pod prasy. W następnym numerze „Żeglarza" ogłoszone będą dalsze informacje.



fot. M. Pilarski

Obroty towarowe poszczególnych naszych portów wykazały w marcu b. r. znaczny wzrost. Gdynia i Gdańsk przeładowały w miesiącu sprawozdawczym 979.400 ton, tj. o 22% więcej niż w lutym. Szczecin wraz ze Świnioujściem przeładował w marcu 142.704 ton (o 32% więcej niż w lutym), Ustka — 45.530 ton (27 % więcej), Darłowo — 12.896 ton (51% więcej). Po raz pierwszy w statystykach handlowych polskich portów figuruje Kołobrzeg, który rozpoczął swą pracę w marcu i do końca miesiąca przeładował 3.748 ton.

Ogółem przez wszystkie nasze porty przeszło w marcu 1.184.278 ton towarów, z czego 135.266 ton w imporcie oraz 1.049.012 ton w eksporcie. W obrotach jak zwykle dominował węgiel. Na zdjęciu fragment z przeładunku węgla: chwytak dźwigu wysypuje swą cenną zawartość do zachłannej ładowni statku.



fot. S. Izdebski

W pierwszych trzech miesiącach br. porty polskie przeładowały łącznie 3.171.629 ton towarów, co stanowi powojenny rekord przeładunkowy dla pierwszego kwartału. W roku 1946 przeładunek wynosił bowiem w tym okresie 1.262.224 ton, a w roku 1947, wobec częściowego zablokowania portów przez lody, zaledwie 687.772 ton. Poszczególne porty przeładowały w I kwartale br. następujące ilości towarów: Gdańsk/Gdynia — 2.682.842 ton, Szczecin/Świnioujście — 356.143 ton, Ustka — 104.716 ton, Darłowo — 24.180 ton oraz Kołobrzeg (od 20 marca) — 3.748 ton.

Na zdjęciu — przeładunek drobnicy w porcie gdyńskim, przywiezionej z Antwerpii i Rotterdamu przez s/s „Śląsk" utrzymujący regularną komunikację na tym ożywionym szlaku.

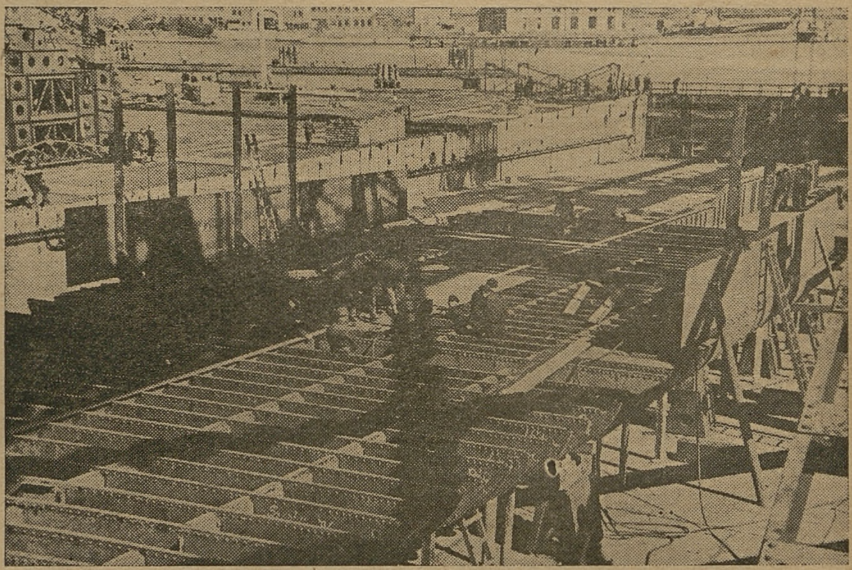
BUDUJEMY SAMI STATKI

Od dawna oczekiwana chwila rozpoczęcia przez polskie stocznie samodzielnej budowy statków pełnomorskich dla Marynarki Handlowej — stała się dnia 3 kwietnia br. faktem dokonanym.

W dniu tym Minister Żeglugi Adam Rapacki wbił pierwszy nit w stępkę nowobudującego się węglorudowca otwierając w ten sposób nowy twórczy okres w działalności naszych stoczni: okres budowy tonażu handlowego dla potrzeb kraju.

Jako pierwsze — budują się na Stoczni Gdańskiej, która stanowić ma zasadniczy ośrodek produkcji — węglorudowce. Będzie ich sześć, z tego przy dwóch prace są już znacznie zaawansowane i wodowanie ich przewidziane jest na ostatnie miesiące bieżącego roku. Węglorudowce, zamówione przez GAL, stanowią typ statku specjalnie przystosowanego do naszych warunków ekonomiczno-gospodarczych i będą zatrudnione w wywozie polskiego węgla i przywo-

Budowa pierwszego węglorudowca na pochylni Stoczni Gdańskiej. Widoczne podwójne dno, kilka wręg i nieco poszycia na burtach.
fot. K. Komorowski.



CZARODZIEJSK

Sprawa wygląda nieco jak autentyczne czary, ale nie ma z nimi nic wspólnego. „Czarodziejem" jest nasz sympatyczny znajomy z poprzedniego numeru „Żeglarza" — radar. Oto historia jego nowego sukcesu.

Istnieje na Morzu Irlandzkim, słynnym z częstych i gęstych mgieł, niewielka malownicza wysepka żyjąca głównie z ruchu turystów, którzy ją chętnie zwlaszcza latem, odwiedzają. Nazywa się Isle of Man. Ponad milion wycieczkowiczów przybywa rocznie do Douglas - jej głównego portu. Prawie stale panująca tu latem mgła znacznie utrudniała dotąd wprowadzanie i wyprowadzanie z portu licznych statków wycieczkowych, powodując nieraz mniej lub więcej poważne awarie. Na szczęście od lutego bieżącego roku można o tej niedogodności mówić i pisać w czasie przeszłym. W porcie Douglas został zainstalowany radar, który lepiej od pilota, w najgorszą nawet pogodę, wprowadza statki bezpiecznie do portu i równie bezpiecznie wyprowadza je na otwarte morze.

Jak to wygląda? — Proszę, spójrzcie na zdjęcia:

Pierwsze przedstawia stację radarową portu Douglas, umieszczoną na wysuniętym w morze molo. Nieco w tyle na lewo — niczym nowoczesna latarnia morska — wznosi się stalowy maszt z anteną radaru na szczycie. W razie mgły aparatura zaczyna działać a niewidzialne promienie poczynają omiatać wokół horyzont w poszukiwaniu potrzebującego wskazówek statku.

Zdjęcie drugie wykonano w sterówce statku pasażerskiego s/s „King Orry", który podczas gęstej mgły zbliża się do Douglas i znajduje się 16 mil od portu. Sam kapitan, mister Cowley (na lewo) rozmawia właśnie przez radiotelefon z oficerem dyżurnym kapitanatu. Pan Cowley może się nie obawiać — powiedziano mu, że na 3 mile przed Douglas statek wejdzie w zasięg radaru portowego i kapitan przez radiotelefon pocznie otrzymywać dokładne wskazówki jak ma kierować statkiem, by pomimo zerowej widoczności i braku pilota wejść bezpiecznie do portu.

Takie kierowanie na odległość widać na zdjęciu trzecim. „King Orry" jest już w zasięgu radaru portowego. Na okrągłym ekranie radarowym statek uwidoczniony jest w postaci ruchomej świetlnej plamki. Umieszczona nad ekranem wiel-

HANDLOWE

zie skandynawskiej rudy. Obok zamieszczamy ich rysunki techniczne.

A oto dodatkowa garść szczegółów: statki przewidziane są jako samotrymowne, przy czym obszerne ich luki zamykane będą stalowymi klapami (patrz opis węglorudowca s/s „Kolno" w styczniowym n-rze „Żeglarza"); posiadać będą wzmocnienia przeciwlodowe i otrzymają najwyższą klasę Towarzystwa Klasyfikacyjnego „Lloyd's Register of Shipping".

Do napędu służyć będzie maszyna parowa systemu Lentza zaprojektowana przez polskich konstruktorów i wykonana przez Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego. Moc jej wynosić ma 1300 KM co pozwoli na osiąganie przez statki szybkości 11 węzłów.

Kotły zostaną częściowo sprowadzone z Anglii, częściowo wykonane na podstawie licencji. Większość mechanizmów pomocniczych jak również windy ładunkowe i kotwiczne wykonane zostaną w kraju.

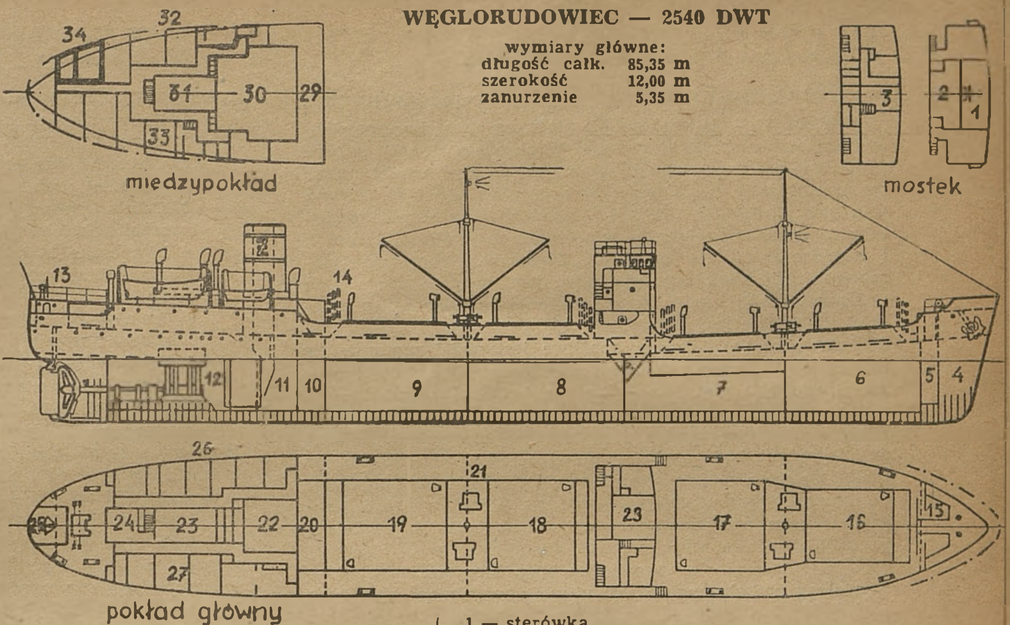
Pomieszczenia załogi pokładowej i maszynowej znajdować się będą w nadbudówce rufowej oraz w bezpośrednio pod nią umieszczonym międzypokładzie. Będą to wygodne dwu- i trzyosobowe kabiny. Prócz tego na rufie mieścić się będą — kuchnia, messa załogi, umywalnie, WC, magazyny żywnościowe oraz kredens. W nadbudówce na śródokręciu, prócz sterówki, kabiny nawigacyjnej i radiokabiny, znajdować się będą — pomieszczenia kapitana, 3 oficerów pokładowych, radiotelegrafisty, pilota i stewarda jak również umywalnie, WC, messa dla oficerów i kredens. Nadbudówka dziobowa nie będzie zawierać żadnych pomieszczeń mieszkalnych, jedynie magazyn bosmański oraz skład farb.

Niezależnie od budowy węglorudowców Zjednoczenie Stoczni Polskich jest w trakcie końcowych przygotowań do rozpoczęcia budowy serii holowników pełnomorskich dla potrzeb naszych portów, jednego dużego traulera rybackiego dla firmy „Dalmor" oraz kilku statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej dla towarzystwa „Gryf". Prócz tego w opracowaniu znajduje się cały szereg typów — w tym wielkie węglowce po 4800 DWT, drobnicowce etc.

(wg „Techniki Morza i Wybrzeża")

WĘGLORUDOWIEC — 2540 DWT

wymiary główne:
długość całk. 85,35 m
szerokość 12,00 m
zanurzenie 5,35 m



1 — sterówka
2 — kabina nawigacyjna oraz radiokabina
3 — pomieszcz. kapitana oraz oficerów pokładowych
4 — przedział dziobowy (forpik)
5 — komora łańcucha kotwicznego
6 do 9 — ładownie
10 — zasobnia węgla bunkrowego
11 — kotłownia
12 — maszynownia
13 — ster awaryjny
14 — miejsce na klapy przy otwartych lukach
15 — magazyn bosmański
16 do 19 — luki ładowni
20 — luk zasobni
21 — windy ładunkowe
22 — szyb kotłowni
23 — szyb maszynowni
24 — kambuz (kuchnia okrętowa)
25 — maszynka sterowa
26 — pomieszczenia załogi pokładowej i maszynowej oraz messa załogi
27 — pomieszczenia oficerów-mechaników
28 — messa oficerska, pomieszczenia radiotelegrafisty, stewarda, kabina zapasowa
29 — zasobnia węgla bunkrowego
30 — szyb kotłowni
31 — szyb maszynowni
32 — pomieszczenia palaczy
33 — pomieszczenia marynarzy i jungów
34 — chłodnia na prowiant

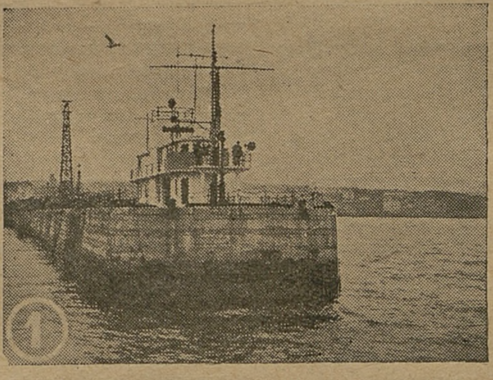
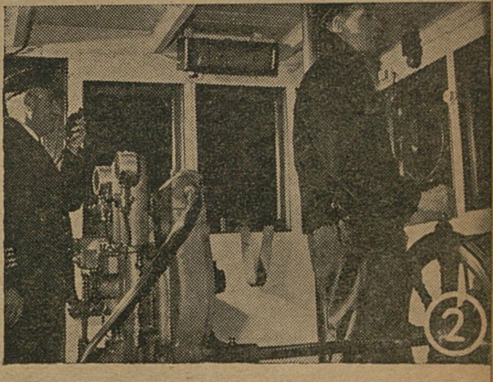
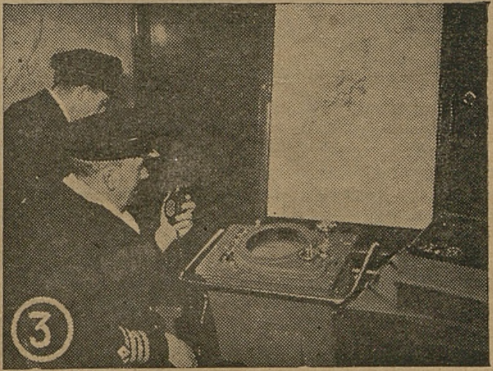
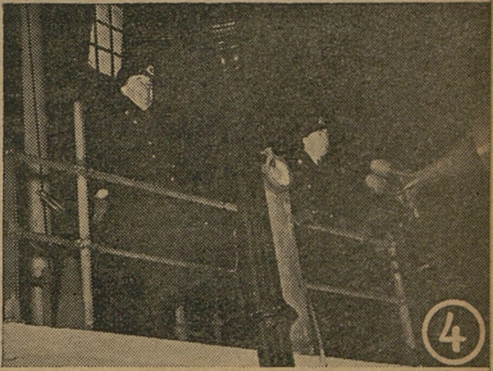
I PORT

ka dokładna mapa wyspy i portu pozwala w każdej sekundzie umiejscowić go we właściwym punkcie i określić jego pozycję. Zarysy brzegów i przeszkody nadwodne widać zresztą także na samym ekranie. Kapitan portu, pan Doran, osobiście śledzi drogę parowca podając do mikrofonu radiotelefonu odpowiednie wskazówki: jaki trzymać kurs, kiedy i jak skręcić, kiedy zwolnić.

Statek prowadzony jest jak na nitce. Nic nie widząc mija pewnie wszystkie przeszkody i wpływa do basenu. Dopiero w chwili, gdy przybija do nabrzeża kapitan portu dostrzega ze swego obserwatorium jego zaćmione światła. Ostatnie instrukcje można już zakomunikować załodze przy pomocy zwykłej blaszanej tuby. Radar spełnił swoje zadanie i kapitan Doran oraz jego pomocnik są zadowoleni i dumni. Na ostatnim zdjęciu widać jak wpatrzeni w ciemność starają się oni zaobserwować cumujący w pobliżu statek.

Czarodziejski port — port widzący wokół nocą i we mgle — jest nowym triumfem radaru w jego służbie dla pokoju i dobrobytu ludzkości.

(zdjęcia: British Official)

Komunikaty o kursach PCWM

A. Korespondencyjny kurs przygotowawczy.

W dn. 30. 3. 48 skończył się pierwszy okres korespondencyjnego kursu przygotowawczego. W obecnym, drugim okresie (kwiecień—czerwiec) uczestnicy muszą położyć wielki nacisk na przyswojenie sobie treści 10 artykułów objętych kursem w n-rach: 7, 8-9/47 i 1, 2, 3/48 „Żeglarza" oraz obszernego artykułu systematyzującego wiadomości o statkach, portach i żegludze w niniejszym n-rze „Żeglarza". Gruntowne przerobienie tych materiałów niezbędne jest do wypełnienia testu (arkusza pytań), bez którego zgłoszenie na kurs pracy morskiej nie będzie rozpatrywane.

W obecnym okresie możliwe jest nadal zapisanie się na kurs korespondencyjny. Ponieważ jednak nie ma już możliwości zdobycia punktów — bo nie będzie już zadań — ci wszyscy, którzy zgłoszą się obecnie i wypełnią program przewidziany na okres drugi, t. j. przyswoją sobie materiał podany w „Żeglarzu", będą na kursy pracy morskiej przyjmowani w miarę wolnych miejsc pozostałych po obsadzeniu turnusów uczestnikami kursu przygotowawczego, którzy wypełnili program okresu pierwszego. Odpowiedzi na zadania, nadesłane po 30. 3. 48 nie są rozpatrywane.

Aby zapisać się obecnie na kurs korespondencyjny — wystarczy nadesłać najpóźniej w maju wypełnione zgłoszenie wycięte z „Żeglarza" lub wykonane dokładnie wg wzoru oraz zaprenumerować „Żeglarza" za okres: listopad 1947 — czerwiec 1948 za zł 140*). Kogo nie stać — może zaprenumerować tylko na II kwartał (kwiecień—czerwiec 1948), wpłacając zł 80. W sumie tej wliczone jest 20 zł jako cena odbitki wszystkich artykułów z zakresu kursu korespondencyjnego z poprzednich numerów, która zostanie dołączona do n-ru kwietniowego dla prenumeratorów wpłacających 80 zł za II kwartał. Nadesłanie zgłoszenia powoduje automatyczne zapisanie na kurs korespond. i potwierdzenia przyjęcia nie są wydawane.

W wypadku trudności zaprenumerowania wystarczy też „Żeglarza" kupować pojedyńczo, pożyczać od kolegi lub przeglądać w czytelni. Jednak prenumeratorzy będą mieli pierwszeństwo w wypadku równej ilości punktów.

B. Kurs pracy morskiej.

ZAŁOŻENIE.

Na kurs pracy morskiej zgłosić się może każdy chłopiec, który posiada najważniejsze wiadomości teoretyczne o morzu zawarte w kursie korespondencyjnym „Żeglarza", pragnie poznać morze na „własnej skórze" i odpowiada warunkom podanym poniżej.

Do odbycia kursów pracy morskiej **obowiązani** są kandydaci do Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich, Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i w Szczecinie i Liceum Budownictwa Okrętowego, przy czym również muszą odpowiadać podanym poniżej warunkom.

Pożądane jest, aby przez kurs pracy morskiej przeszli ci chłopcy, którzy marzą o wszystkich innych zawodach morskich i chcą bezpośrednio lub w przyszłości kandydować do pozostałych szkół zawodowych.

PROGRAM.

Przewiduje się na kursach pracy morskiej następujące zajęcia: ćwiczenia na szalupach, połączone z ewentl. wycieczkami, pomoc robotnikom portowym przy przeładunkach, pomoc robotnikom na stoczni, w wędzarni, w fabryce konserw, wyjazd na połowy z rybakami na kutrze lub łodzi, gruntowne zwiedzanie portu i kilku statków.

Tak pomyślany program ma zrealizować trzy cele:

a) zetknąć młodzież z morzem przez pływanie na szalupach, będących w miniaturze najprostszym statkiem morskim, aby w ten sposób rozpowszechnić elementarne zrozumienie warunków pracy na morzu,

b) umożliwić młodzieży spróbowanie pracy fizycznej w podstawowych dziedzinach działalności morskiej na wybrzeżu (port, stocznia, rybactwo), aby ułatwić zrozumienie wielkiego warsztatu pracy morskiej,

c) umożliwić na podstawie nieustannej obserwacji instruktorów i wychowawców dokonanie wyboru wśród kandydatów do zawodu marynarza lub rybaka chłopców najzdrowszych, najwytrzymalszych, karnych, zdyscyplinowanych, nadających się pod każdym względem do tych zawodów, którzy dopuszczeni zostaną do wstępnych egzaminów konkursowych.

Uwaga: chłopcy, którzy wyobrażają sobie kursy jako okazję do plażowania i opalania się — doznaliby rozczarowania i lepiej niech się nie zgłaszają.

---

*) Numer październikowy „Żeglarza" jest wyczerpany.

WARUNKI PRZYJĘCIA.

1. Dobry stan zdrowia stwierdzony zaświadczeniem lekarza.
2. Udział w kursie korespondencyjnym „Żeglarza" i co najmniej dostateczne wykonanie testu.
3. Dobra opinia organizacji młodzieżowej lub władz szkolnych.
4. Ukończone 16 lat (w wyjątkowych wypadkach 15-cie dla dobrze rozwiniętych fizycznie i z dobrą oceną testu).
5. Umiejętność pływania i utrzymania się na wodzie przez 15 minut.
6. Ukończenie co najmniej 7 kl. szkoły powszechnej.
7. Zezwolenie rodziców dla niepełnoletnich.

SPOSÓB SKŁADANIA ZGŁOSZEŃ.

Zgłoszenia na kurs pracy morskiej należy składać wyłącznie na formularzach (zawierających również test) dołączonych do obecnego n-ru „Żeglarza". Na żądanie kancelaria PCWM wysyła — począwszy od połowy kwietnia — formularze osobno po otrzymaniu znaczka za 3 zł.

Dokładnie i starannie wypełniony formularz należy przysłać do PCWM w ciągu maja, najpóźniej do dn. 1. 6. 48. dołączając kopertę z własnym adresem i nalepionym znaczkiem za 15 zł, w której PCWM nadeśle zawiadomienie o przyjęciu wraz z zaświadczeniem na zniżkę kolejową.

MIEJSCE I TERMINY.

Czas trwania kursu wynosi 2 tygodnie. Kursy odbywają się w zespołach ośrodków Szczecin/Dziwnów, Gdynia/Łeba i Darłowo.

1. turnus	14. 6. — 26. 6.	6. turnus	19. 7. — 31. 7.
2. „	21. 6. — 3. 7.	7. „	26. 7. — 7. 8. —
3. „	28. 6. — 10. 7.	8. „	2. 8. — 14. 8. —
4. „	5. 7. — 17. 7.	9. „	9. 8. — 21. 8.
5. „	12. 7. — 24. 7.	10. „	16. 8. — 28. 8.

W Darłowie odbywają się tylko turnusy 2, 4, 6, 8, 10.

Każdy turnus rozpoczyna się w poniedziałek rano, kończy w sobotę następnego tygodnia popołudniu. Przyjazd uczestników — wieczornymi pociągami w niedzielę (bez zaprowiantowania w Ośrodku) lub wczesnymi rannymi w poniedziałek.

Dla wyłonionych przez selekcję najlepszych kandydatów do Szkoły Rybaków Dalekomorskich i Szkoły Jungów (również tych, którzy w przyszłości zamierzają wstąpić do PSM), kurs przedłużony zostanie o dalsze 2 tygodnie, które wypełnią ćwiczenia szalupowe, zakończone szczegółowym badaniem lekarskim, egzaminem z zakresu szkoły powszechnej (względnie gimnazjum — dla kandydatów do PSM) i ostateczną selekcją.

K O S Z T Y : — Kursy są bezpłatne. Uczestnicy pokrywają koszty przejazdu ze zniżką 50% wydaną przez PCWM.

EKWIPUNEK OSOBISTY jaki muszą posiadać uczestnicy kursów pracy morskiej.

Kursanci otrzymują na miejscu jedynie: siennik i podgłówek wypchane słomą, drelich roboczy i furażerkę, talerze. Każdy uczestnik musi posiadać ze sobą: ciepłe ubranie: sweter, ciepłą kurtkę lub ciepły płaszcz, wiatrówkę lub płaszcz nieprzemakalny, zmianę bielizny osobistej, skarpety, koc, prześcieradło, jasiek, ew. poszewkę na podgłówek, przybory toaletowe: ręcznik, mydło, szczoteczkę i proszek do zębów, grzebień, ew. przybory do golenia, przybory do czyszczenia ubrania i obuwia: szczotkę do ubrania, szczotkę do obuwia, pastę do obuwia, przybory do jedzenia: blaszany, emaliowany kubek półlitrowy, łyżkę, nóż, widelec, zawinięte ściereczką służącą do wytarcia tych przyborów po umyciu, przybory do drobnych reparacyj: igłę, nici, guziki, zapasowe sznurowadła, zeszyt do notatek, pożądane — instrumenty muzyczne.

U w a g a: Do przechowania ubrania, w którym kursant przyjedzie, należy zabrać wieszak. Ubranie używane będzie jako wyjściowe lub na zmianę po przemoczeniu drelichów roboczych. Buty muszą być mocne i wyreperowane, żeby nie podarły się w czasie trwania kursu. Na morzu nawet w lecie jest chłodno, a więc ciepła odzież i ew. ciepła bielizna są konieczne.

Unikać należy zabierania innych, zbędnych przedmiotów w celu ograniczenia rozmiarów bagażu osobistego. Najlepiej spakować wszystko do plecaka. Ostrzega się przed zabieraniem cenniejszych drobiazgów, które łatwo zgubić.

Ponieważ braki ekwipunku, zwłaszcza w zakresie ciepłej i nieprzemakalnej odzieży, mogą odbić się na zdrowiu kursanta — należy dołożyć wszelkich starań, aby skompletować te niezbędne przedmioty.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRACY MORSKIEJ PCWM

w ośrodku **ŁEBA/GDYNIA**
SZCZECIN/DZIWNÓW
DARŁOWO

na turnus

1. od 14. 6. do 26. 6.
2. od 21. 6. do 3. 7.
3. od 28. 6. do 10. 7.
4. od 5. 7. do 17. 7.
5. od 12. 7. do 24. 7.
6. od 19. 7. do 31. 7.
7. od 26. 7. do 7. 8.
8. od 2. 8. do 14. 8.
9. od 9. 8. do 21. 8.
10. od 16. 8. do 28. 8.

UWAGA: Wybrany ośrodek i turnus wyraźnie obrysować czerwonym ołówkiem, pozostałe — skreślić. Do Łeby/Gdyni winni się zgłaszać wyłącznie kandydaci do szkół PCWM. Zastrzega się ewentualne przesunięcia zgłaszających się — na inny turnus lub do innego ośrodka.

Oświadczenie zgłaszającego się.

*) Oświadczam, że moim zamiarem jest poświęcić się pracy morskiej, jako ....

i zamierzam kandydować do szkoły .... kiedy? ....

*) Oświadczam, że jako członek organizacji młodzieżowej .... chcę szerzyć zrozumienie morza w swoim środowisku i dlatego pragnę odbyć kurs pracy morskiej.

Umiem pływać i potrafię utrzymać się na wodzie przez 15 minut.

Zobowiązuję się ściśle przestrzegać regulamin kursów. Zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z mojej winy i nie będę rościł pretensyj do PCWM w razie nieszczęśliwego wypadku.
Po przyjeździe na kurs przedłożę legitymację szkolną lub inny dowód osobisty, ostatnie świadectwo szkolne, 1 fotografię i zdeponuję pieniądze na drogę powrotną.

....
(podpis)

*) niepotrzebne skreślić.

Pouczenie dla zgłaszającego się.
Wypełnij dokładnie i czytelnie zgłoszenie i arkusz pytań oraz uzyskaj podpisy w p-tach 14, 15 i 16. Dołącz kopertę ze znaczkiem 15 zł., zaadresowaną do siebie, w której PCWM przyśle zawiadomienie o przyjęciu na kurs (wraz ze zniżką kolejową) lub odrzuceniu. Zgłoszenie wraz z kopertą włóż do drugiej koperty i wyślij do PCWM (Gdynia, Al. Zjednoczenia 3) najpóźniej do dnia 1 czerwca.

DANE PERSONALNE

1. ....
nazwisko
2. ....
imię
3. ....
miejsce zamieszkania
4. ....
ulica, nr. domu
5. ....
data i miejsce urodz.
6. ....
przynależność państwowa
7. ....
wykształcenie
8. ....
obecne zajęcie: uczysz się czy pracujesz?
9. ....
nazwa szkoły lub zakładu pracy
10. ....
do jakich org. młodz. należysz?
11. ....
imiona rodziców
12. ....
zawód ojca
13. Kiedy zaprenumerowałeś „Żeglarza" .... i kiedy zgłosiłeś się na kurs korespondencyjny ....

14. Oświadczenie rodziców lub opiekunów.

Zezwalam synowi*), wychowankowi*) na uczestniczenie w kursie pracy morskiej, zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z jego winy i nie będą rościć pretensyj do PCWM w razie nieszczęśliwego wypadku.

....
(podpis i adres)

Urzędowe poświadczenie autentyczności podpisu:
Stwierdza się autentyczność powyższego podpisu.

*) niepotrzebne skreślić.

15. Zaświadczenie lekarza.

Stwierdzam, że ....
jest zdrowy, normalnie zbudowany, zdolny do wysiłku przy wiosłowaniu i kilkugodzinnej pracy fizycznej.

Uwagi lekarza: ....
....

....
(podpis i pieczątka lekarza)

16. Opinia szkoły lub organizacji młodzieżowej.

.... cieszy się dobrą opinią, znane jest jego zainteresowanie morzem i odbycie przezeń kursu pracy morskiej (na koszt państwa) będzie pożyteczne dla społeczeństwa.

....
podpis wychowawcy, kierownika lub dyrektora szkoły, lub bezpośredniego zwierzchnika w organizacji młodzieżowej, pieczątka i adres.

OPINIA PCWM:

Tu odciąć.

ARKUSZ PYTAŃ

Pozornie pytania mogą się wydawać trudne, lecz dla każdego kto uważnie przerobił materiał kursu korespondencyjnego od n-ru 7/47 do 4/48 — napewno będą łatwe.

1. Wymień porty naturalne na obszarze polskiego Wybrzeża.
2. Jaki rodzaj paliwa zyskuje obecnie przewagę na statkach?
3. W jakim czasie odbywają się intensywne połowy śledzia na Atlantyku?
4. Przy jakim brzegu (płaskim, stromym) przyrasta ląd, a przy jakim się cofa?
5. Ilu metrom sześciennym odpowiada 1 tona rejestrowa?
6. Jakie znasz towarzystwa połowów dalekomorskich w Polsce?
7. Jakie jednostki pływające zaliczamy do floty pomocniczej?
8. Czym się różni maszyna parowa statku i lokomotywy?
9. Czy elewator jest tym samym co silos?
10. Jaki jest przeciętny tonaż traulera rybackiego?
11. Wielkość jakich jednostek określa się wypornością?
12. Co robi „krawiec" na statku?
13. Jakie są sposoby zabezpieczania ryby przed zepsuciem?
14. Ile cm^3 soli jest w litrze wody morskiej?
15. Jaki słynny okręt żaglowy z XVIII wieku przetrwał do dzisiaj?
16. Jakie znasz ruchy wody morskiej?
17. Kiedy przekonano się, że istnieje życie w morzu na dużych głębokościach?
18. Co to jest port?
19. Ile godzin na dobę i w jakich odstępach czasu pracuje marynarz na statku?
20. Jak nazywają się fale załamujące się na płyciznach?
21. Jakie urządzenia mieszczą się na mostku kapitańskim?
22. Co oznacza tonaż statku podany w NRT a co podany w BRT?
23. Jakie znasz rodzaje dźwigów w porcie?
24. Z jakiego materiału buduje się statki morskie?
25. Jakie znasz rodzaje statków handlowych?
26. Kiedy zaniknęły koła łopatkowe na statkach morskich?
27. Jakie są zadania maklera okrętowego?
28. Co oznacza określenie, że jakiś statek posiada 5000 DWT?
29. Gdzie pracuje i co robi trymer na statku w czasie rejsu?
30. Kiedy stal i maszyna zaczęły wypierać drzewo i żagiel w budownictwie okrętowym?
31. Jakie światła pozycyjne palą się na statku nocą podczas rejsu?
32. Jak nazywa się urządzenie na stoczni, na którym montuje się kadłub statku?
33. Jakie znasz narzędzia służące do połowu ryb?
34. Jakie urządzenia mieszczą się na dziobie statku?
35. Jak nazywa się nauka, która bada prawa przyrody rządzące morzem?

Informacje o szkolnictwie morskim

(aktualne na rok szkolny 1948/49)

PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA — Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 83 kształci oficerów-mechaników dla Polskiej Marynarki Handlowej. Jest to szkoła typu licealnego, nauka w niej trwa 3 lata. Ukończenie szkoły i zdanie obowiązujących egzaminów daje — po odbyciu przewidzianej ustawą praktyki kwalifikacyjnej —prawo otrzymania dyplomu oficera - mechanika okrętowego III-ej klasy. Dyplom ten w miarę odbywania dalszej wymaganej ustawą praktyki będzie zmieniany przez Komisję Dyplomową na dyplomy wyższe aż do dyplomu oficera-mechanika okrętowego I-ej klasy włącznie.

Zasadniczym warunkiem przyjęcia do PSM w Gdyni jest uprzednie ukończenie Szkoły Jungów (patrz poniżej). W związku z tym Dyrekcja PSM w Gdyni żadnych podań o przyjęcie nie przyjmuje i nie rozpatruje. Bezpośrednich przyjęć do Szkoły Morskiej ani w bieżącym roku szkolnym ani w latach następnych nie będzie. Warunki przyjęcia do Szkoły Jungów obowiązują w całej rozciągłości przyszłych kandydatów do PSM.

Dla informacji dodajemy, że nauka w Szkole Morskiej jest bezpłatna. Internat obowiązkowy — przyczym zakwaterowanie i wyżywienie w internacie na koszt państwa w formie zwrotnego stypendium, którego wysokość i sposób uregulowania określi Minister Żeglugi w drodze rozporządzenia. W szkole i na statkach szkolnych obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej. Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby wojskowej.

*

PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA — Szczecin, Al. Piastów 19 kształci **oficerów pokładowych** dla Polskiej Marynarki Handlowej. Jest to podobnie jak PSM w Gdyni szkoła typu licealnego. Nauka w niej trwa także 3 lata. Ukończenie szkoły i zdanie obowiązujących egzaminów daje — po odbyciu przewidzianej ustawą praktyki kwalifikacyjnej — prawo otrzymania dyplomu porucznika Żeglugi Małej. Dyplom ten w miarę odbywania dalszej wymaganej ustawą praktyki — będzie zmieniany przez Komisję Dyplomową na dyplomy wyższe aż do dyplomu kapitana Żeglugi Wielkiej włącznie.

Zasadniczym warunkiem przyjęcia do PSM w Szczecinie jest uprzednie ukończenie Szkoły Jungów (patrz poniżej). W związku z tym Dyrekcja PSM w Szczecinie żadnych podań o przyjęcie nie przyjmuje i nie rozpatruje. Bezpośrednich przyjęć do Szkoły Morskiej w Szczecinie ani w bieżącym roku szkolnym ani w latach następnych nie będzie. Warunki przyjęcia do Szkoły Jungów obowiązują w całej rozciągłości przyszłych kandydatów do PSM w Szczecinie.

Internat i służba wojskowa — tak jak PSMor. w Gdyni.

*

SZKOŁA JUNGÓW Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3, przygotowuje młodzież do zawodu marynarza na statkach Polskiej Marynarki Handlowej. **Ukończenie jej obowiązuje również wszystkich kandydatów na oficerów Marynarki Handlowej zamierzających wstąpić do Państwowych Szkół Morskich w Gdyni lub w Szczecinie.**

Nauka w Szkole Jungów trwa rok — w tym 6 miesięcy zajęć teoretycznych oraz 6 miesięcy szkolnego pływania wzgl. praktyk pokładowych.

Uczniowie Szkoły Jungów będą mogli kształcić się w trzech specjalnościach: **pokładowej, maszynowej i hotelowej.** Specjalność będzie można wybrać sobie po odbyciu wstępnego pływania szkolnego.

W szkole i na statkach szkolnych obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej.

Kończąc Szkołę Jungów absolwenci nabywają kwalifikacje wymagane od chłopca okrętowego. Absolwenci kandydujący z kolei do Szkół Morskich a odpowiadający wszystkim wymaganym warunkom zostają skierowani przez Dyrekcję PCWM do wybranej przez nich Szkoły, celem poddania ich egzaminowi wstępnemu.

Uczniowie Szkoły Jungów są zakwaterowani w internacie. Zarówno internat jak i nauka są doraźnie bezpłatne, przy czym przewiduje się zwrot kosztów za utrzymanie w okresie późniejszej pracy zawodowej. W razie usunięcia ucznia za złe postępy w nauce, złe zachowanie się lub też po wystąpieniu ze Szkoły na własną prośbę — opiekunowie ucznia obowiązani są zwrócić koszty poniesione przez Państwo w okresie pobytu jego w Szkole.

Uczniowie Szkoły Jungów otrzymują zasadniczo pełne umundurowanie i wyposażenie. Obowiązani są jednak przywieźć ze sobą:

3 zmiany bielizny,
3 pary onuc lub skarpet,
bardzo mocne buty,
3 ręczniki,
3 prześcieradła,
3 poszewki na jasiek,
1 jasiek,
6 chustek do nosa,
przybory do golenia,
szczotki do czyszczenia obuwia,
szczotkę do czyszczenia ubrania,
przybory do pisania,
przybory do mycia i szycia.

Warunki przyjęcia:

a) ukończenie z wynikiem bardzo dobrym lub dobrym kursu pracy morskiej PCWM, poprzedzone udziałem w kursie korespondencyjnym „Żeglarza"

b) wiek 16 — 18 lat;

c) bardzo dobry stan zdrowia stwierdzony przez komisję lekarską PCWM. Wzrok — VL i VP = 1,0 lub więcej; słuch — szept z odległości 5 m; wszystkie zęby zaleczone (dopuszczalny brak 2 zębów); minimalny wzrost 160 cm i minimalna waga przy tym wzroście 50 kg; przy wzroście wyższym — waga proporcjonalna do wzrostu; zdrowa skóra;

d) świadectwo ukończenia 7 kl. szkoły powszechnej oraz pomyślne zdanie egzaminu sprawdzającego z zakresu szkoły powszechnej.Kandydatów do PSM obowiązuje świadectwo ukończenia 4 kl. gimnazjalnych (mała matura) oraz egzamin z zakresu gimnazjum.

Podania o przyjęcie do Szkoły Jungów należy składać w okresie od 1 do 31 maja b. r. na specjalnych formularzach znajdujących się w bieżącym n-rze „Żeglarza" (str. 81-82) przy czym należy pamiętać o załączeniu zgłoszenia na kurs pracy morskiej PCWM (formularz na str. 77-78), oraz następujących dokumentów: świadectwa zdrowia, metryki urodzenia, świadectwa szkolnego, zezwolenia rodziców, świadectwa moralności, świadectwa obywatelstwa oraz ewentualnych zaświadczeń demokratycznych partii politycznych lub organizacyj młodzieżowych. Podania w innej formie niż na formularzach załączonych do „Żeglarza" oraz takie, które nie będą miały kompletu wymaganych załączników — **nie będą brane pod uwagę.**

Wszyscy, którzy złożą podania o przyjęcie w bieżącym roku do Szkoły Jungów (dotyczy to również

późniejszych kandydatów do obydwu PSM) — po pomyślnym ukończeniu kursu pracy morskiej w ośrodkach Łeba/Gdynia zostaną zatrzymani na dalsze dwa tygodnie, w czasie których obok dodatkowej zaprawy żeglarskiej przejdą dokładne badania lekarskie oraz egzamin sprawdzający z zakresu 7 klas szkoły powszechnej wzgl. 4 klas gimnazjum, po czym rozjadą się do domów.

Podania kandydatów z dodatnimi opiniami zostaną przedłożone Komisji Kwalifikacyjnej, której skład ustali Ministerstwo Żeglugi. Komisja ta dokona ostatecznej selekcji kandydatów. Ci, którzy zostaną przyjęci do Szkoły Jungów otrzymają od Dyrekcji PCWM odpowiednie zawiadomienia wraz z instrukcjami gdzie i kiedy mają się zgłosić.

*

SZKOŁA RYBAKÓW DALEKOMORSKICH Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. — przygotowuje młodzież do zawodu rybaka dalekomorskiego na jednostkach Polskiej Floty Rybackiej. Nauka trwa 2 lata — w tym 9 miesięcy teorii zakończonych egzaminem sprawdzającym, miesiąc urlopu, dwa miesiące obozu letniego w ośrodkach PCWM oraz 12 miesięcy praktyki na traulerach szkolnych PCWM. Po końcowym egzaminie na stopień „młodszego rybaka" — uczniowie Szkoły Rybaków Dalekomorskich otrzymują zatrudnienie na rybackich jednostkach dalekomorskich w charakterze młodszych rybaków.

Internat — tak jak w Szkole Jungów.

Warunki przyjęcia:

a) wiek 16—18 lat;
b) bardzo dobry stan zdrowia (wymagania takie jak w Szkole Jungów),
c) świadectwo ukończenia co najmniej 7 kl. szkoły powszechnej,
d) ukończenie pomyślne kursu przygotowawczego „Żeglarza" oraz kursu pracy morskiej PCWM.

W roku szkolnym 1948/49 — jesiennych przyjęć do Szkoły Rybaków Dalekomorskich — nie będzie!

Uwaga: Do zawodu rybaka kutrowego lub łódkowego nie przygotowuje jeszcze żadna szkoła. W bieżącym roku projektowane jest otwarcie takiej szkoły. O jej uruchomieniu zawiadomi „Żeglarz".

*

WYŻSZA SZKOŁA HANDLU MORSKIEGO w Sopocie, ul. Armii Czerwonej 101, jest trzyletnim studium ekonomiczno-morskim i kształci fachowców w zakresie transportu morskiego i handlu zagranicznego. Dlatego też główny nacisk położony jest na przedmioty o charakterze morskim i ekonomiczno-prawnym jak np.: wiedza o transporcie i komunikacji, dzieje żeglugi i polityki morskiej, historia gospodarcza świata, ekonomika, logika, prawo cywilne i handlowe, prawo morskie i lotnicze. Ponadto wykładane są przedmioty handlowe: księgowość, arytmetyka handlowa, spółdzielczość, organizacja i technika handlu, geografia gospodarcza ogólna. W ciągu trzech lat studiów wymagane jest opanowanie 2 języków — w tym angielskiego i drugiego dowolnie wybranego z trzech poza tym wykładanych (rosyjski, francuski, niemiecki).

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego nie jest uczelnią akademicką. Po złożeniu egzaminu końcowego, absolwent otrzymuje świadectwo dyplomowe.

Warunki przyjęcia na I rok:

Sekretariat przyjmuje podania od 15. VIII. — 15. IX. Należy do nich dołączyć: życiorys, trzy fotografie, świadectwo maturalne liceum handlowego lub ogólnokształcącego, świadectwo lojalności, uwierzytelniony odpis metryki urodzenia oraz ewent. dowód odejścia z innej uczelni.

Egzamin konkursowy odbędzie się około 25. IX. — pisemny — z dwóch języków obcych, z wiadomości o morzu w geograficznym i historycznym ujęciu, oraz ustny — z nauki o Polsce współczesnej.

Od egzaminu mogą być zwolnieni: byli uczestnicy walki zbrojnej, byli więźniowie polityczni oraz aktywiści związków młodzieżowych. Do zwolnień przewidzianych jest 20% kandydatów. Podania o zwolnienie z egzaminu, należycie umotywowane, rozpatrywane będą przez Komisję Kwalifikacyjną.

Kandydaci przechodzą również szczegółowe badania lekarskie i otrzymują kartę zdrowia.

Nauka na WSHM jest bezpłatna. Egzaminy i ćwiczenia towaroznawcze — płatne. Wykłady i ćwiczenia odbywają się po południu, co umożliwia pracę zarobkową.

Na II rok WSHM przyjmowani są kandydaci posiadający ukończony pierwszy rok wydz. prawa, nauk ekonomiczno-prawnych lub akademii handlowej. Warunkiem przyjęcia jest złożenie egzaminu z dwóch języków obcych. Z przedmiotów nie objętych poprzednim studium — a obowiązujących na WSHM należy złożyć egzaminy w ciągu następnego roku akademickiego.

*

WYDZIAŁ HANDLU MORSKIEGO I ADMINISTRACJI PORTOWEJ przy Państwowym Koedukacyjnym Liceum Handlowym, Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 77.

Zadaniem wydziału handlu morskiego i administracji portowej jest przygotowanie pracowników przedsiębiorstw i instytucyj portowych oraz przedsiębiorstw handlu zagranicznego. Studia trwają rok i obejmują 9 przedmiotów specjalizacyjnych: technikę handlu morskiego, organizację i technikę przedsiębiorstw usług portowych, prawo celne, towaroznawstwo, naukę o transporcie, prawo morskie, administrację portu, magazynoznawstwo oraz skarbowość. Oprócz tego wykładane są dwa obowiązkowe języki: angielski i rosyjski i prowadzone jest seminarium ekonomiczne. Wykłady odbywają się w godzinach popołudniowych od godz. 16,15 do 20,00. Nauka płatna — 800 zł. miesięcznie.

Warunki przyjęcia:

Podania z dołączonym życiorysem, świadectwem maturalnym liceum **handlowego** lub **spółdzielczego** oraz uwierzytelnionym odpisem metryki urodzenia należy składać w Sekretariacie od 1 — 30 sierpnia.

Egzaminu wstępnego nie ma.

Po ukończeniu wydziału przysługuje tytuł licencjata handlowego.

*

AKADEMIA HANDLOWA w Szczecinie, ul. Mickiewicza 66, jest uczelnią akademicką, po ukończeniu której przysługuje tytuł magistra. Studia trwają 3 lata. Przy Akademii Handlowej założona jest Bratnia Pomoc Studentów A. H., stołówka oraz Dom Akademicki.

Warunki przyjęcia na I rok:

Podania należy składać w czasie od 1. IX. do 30. IX. dołączając: życiorys, metrykę urodzenia, świadectwo (w oryginale) matury licealnej (obojętne jakiego typu), 3 fotografie i ewent. świadectwo moralności (o ile była przerwa w studiach).

Egzaminów wstępnych jak również t. zw. roku zerowego — nie ma.

Lektoraty językowe wybierać można dowolnie. W okresie 3 lat studiów słuchacz musi opanować obowiązkowo 2 języki obce.

*

POLITECHNIKA GDAŃSKA — Wydział Budowy Okrętów, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Politechniczna. Wydział Budowy Okrętów P. G. dzieli się na dwie sekcje: Budowy Maszyn Okrętowych i Budowy Okrętów. Studia trwają 4 lata i są bezpłatne. Po ukończeniu przysługuje tytuł inżyniera - magistra.

Warunki przyjęcia na I rok:

Od kandydatów wymagane jest posiadanie świadectwa matury liceum ogólnokształcącego lub zawodowego, lub ukończenie na Politechnice t. zw. kursu „zerowego".

Podania należy składać od 15. VII. — 15. VIII. Do podań należy dołączyć: życiorys, metrykę urodzenia, świadectwo maturalne, świadectwo moralności (o ile

DO

PAŃSTWOWEGO CENTRUM WYCHOWANIA MORSKIEGO

GDYNIA

AL. ZJEDNOCZENIA 3

Podanie

Przesyłając w załączeniu wypełnione dokładnie zgłoszenie na kurs pracy morskiej (wraz z arkuszem pytań) proszę w razie dodatniego wyniku tego kursu o dopuszczenie mnie do egzaminu do Szkoły Jungów / Szkoły Rybaków Dalekom.*)

Po ukończeniu Szkoły Jungów zamierzam kandydować do Państw. Szkoły Morskiej wydz. nawigacyjny w Szczecinie / wydz. mechaniczny w Gdyni*)

W razie przyjęcia mnie do szkoły PCWM zobowiązuję się ściśle stosować do przepisów i wymagań PCWM oraz do zwrotu stypendium za utrzymanie w szkole w sposób i w wysokości, które określi Minister Żeglugi w drodze rozporządzenia.

Do podania załączam:
1. metrykę urodzenia,
2. świadectwo szkolne,
3. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej,
4. świadectwo obywatelstwa i lojalności,
5. zaświadczenie o przynależności do demokratycznych partii politycznych lub organizacyj młodzieżowych i ich opinię o mnie ewentualnie opinię szkoły,
6. 3 fotografie.

.... dokładny adres

.... czytelny podpis kandydata

.... dnia .... 1948 r.

*) Niepotrzebne skreślić.

Tu odciąć

OŚWIADCZENIE RODZICÓW LUB OPIEKUNÓW (DLA NIEPEŁNOLETNICH DO LAT 18)

Zezwalam synowi mojemu (pozostającemu pod moją opieką) .... na wstąpienie do szkoły PCWM. Zobowiązuję się w imieniu jego i własnym do ścisłego stosowania się do przepisów i wymagań szkoły, do pokrycia ewent. szkód popełnionych przez niego w szkole oraz do zwrotu kosztów utrzymania za czas pobytu w szkole w wypadku wcześniejszego odejścia lub usunięcia ze szkoły.

.... dokładny adres

.... podpis rodziców lub opiekuna

Urzędowe poświadczenie podpisu rodziców

ŚWIADECTWO ZDROWIA

Stwierdzam, że .... jest zdrowy i dobrze zbudowany, nie wykazuje żadnych schorzeń i wad, ma wzrok na oba oczy v = 1,0; słyszy szept z odległości 5 m, ma zęby zaleczone, braki uzupełnione (dopuszczalny brak 2 zębów)

wzrost .... waga ....

podpis lekarza

pieczątka lekarza

UWAGI PCWM:

ŻYCIORYS (wypełnij jak najstaranniej)

1. Nazwisko, imię, data urodzenia, miejsce urodzenia (miejscowość, gmina, powiat, województwo)	
2. Imiona rodziców, czy rodzice żyją, zawód ojca lub matki, (dokładnie — funkcja lub stanowisko).	
3. Ukończenie Szkoły Powszechnej, gdzie i kiedy, ile klas. Ewentualne zmiany szkół.	
4. Nauka w gimnazjum, szkole zawodowej lub inne zawodowe i ogólne szkoły, gdzie, ile klas. Dokładne zmiany szkoły z podaniem roku.	
5. Zatrudnienie w czasie okupacji, stanowisko, nauka zawodu z podaniem miejsca, nazwy przedsiębiorstwa itd.	
6. Szkolenie jawne lub tajne, gdzie, kiedy i co ukończone.	
7. Przynależność do organizacyj podziemnych, partyzanckich, — gdzie, kiedy, ewentualnie stopnie, funkcja, pseudonim.	
8. Dokładna działalność w organizacji, partyzantce (podać fakty, wypadki ogólne, które miały miejsce, nazwiska i pseudonimy komendantów, przełożonych).	
9. Stanowisko rodziców, ojca, ich ewentualne przynależności do innej narodowości w czasie okupacji.	
10. Dalsze szkolenie po wojnie, gdzie, kiedy, ile klas ukończone.	
11. Praca, praktyka.	
12. Przynależność powojenna do organizacyj młodzieżowych, politycznych i działalność w tych organizacjach.	
13. O ile należał do organizacyj nielegalnych, kiedy się ujawnił i gdzie.	
14. Zamiary i plany na najbliższą przyszłość.	

.... data

.... podpis

była przerwa w studiach), świadectwo zdrowia, rejestracji wojskowej, 3 fotografie i ew. zaświadczenie z odbytych praktyk.

W połowie września odbywają się egzaminy wstępne z matematyki, fizyki oraz nauki o Polsce współczesnej. Zwolnionych od egzaminów może być 20% kandydatów (patrz W.S.H.M.). Miejsc na wydziale — około 50.

*

PAŃSTWOWE LICEUM BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Piramowicza 1/2, przygotowuje młodzież do pracy w przemyśle okrętowym, w stoczniach morskich i śródlądowych na poziomie naukowym techników. Liceum posiada 3 działy: budowy okrętów, budowy maszyn okrętowych oraz elektrotechniczny. Nauka trwa 3 lata, przy czym pierwszy rok stanowi przygotowanie do specjalizacji na drugim i trzecim roku.

Oprócz zajęć teoretycznych uczniowie obowiązani są do odbycia praktyki w przemyśle metalowym i okrętowym. Praktyka odbywa się zespołowo w okresie wakacyjnym: po ukończeniu I klasy — 10 tygodni w przemyśle metalowym w głębi kraju, po ukończeniu II klasy — 10 tygodni w stoczniach okrętowych.

Przy Liceum istnieje internat obowiązkowy dla uczniów pozamiejscowych, płatny w wysokości zależnej od postępów w nauce oraz stopnia zamożności rodziców. Duży procent zostaje zwolniony od opłat internatowych po uprzednim złożeniu uzasadnionej prośby.

Kandydaci przyjęci do Liceum winni przywieźć ze sobą: poduszkę i dwie poszewki, 3 ręczniki, 12 chusteczek, 4 koszule dzienne, 4 p. kalesonów, 2 koszule nocne (pyjamy), 6 p. skarpet, szczotkę do zębów, kubek do płukania ust, pudełko do mydła, szczotkę do ubrania i obuwia oraz pantofle gimnastyczne. Wszystkie rzeczy muszą być oznaczone początkowymi literami imienia i nazwiska.

Warunki przyjęcia:

a) ukończenie kursu korespondencyjnego „Żeglarza" oraz odbycie kursu pracy morskiej PCWM w okresie od 1. VII. do 15. VIII.

b) wiek 16—20 lat;

c) matura gimnazjum ogólnokształcącego lub zawodowego.

Podania należy kierować listem poleconym lub osobiście do dnia 5 lipca. Do podania, w którym kandydat winien zaznaczyć wydział jaki chce obrać, należy dołączyć życiorys, uwierzytelniony odpis metryki urodzenia oraz świadectwa ukończenia gimnazjum, trzy fotografie o wymiarach 4×6 cm, świadectwo moralności (o ile była przerwa w nauce) oraz pisemne oświadczenie rodziców wzgl. opiekunów, że poddają swego syna (wychowanka) postanowieniom regulaminu Liceum.

W czasie od 1. — 21. VIII. odbędą się egzaminy sprawdzające z języka polskiego, matematyki, fizyki oraz rysunku odręcznego. Z uwagi na ciężki charakter pracy — kandydaci zostają poddani badaniom lekarskim. W czasie egzaminów kandydaci korzystają z internatu. Przed egzaminem kandydaci wpłacają na rzecz internatu zł. 500 przekazem pocztowym na adres Liceum.

*

GIMNAZJUM MECHANICZNE ZJEDNOCZONYCH STOCZNI POLSKICH — Gdańsk, ul. Drewnica 16, posiada trzy działy: ślusarski, obróbki metali oraz traserstwa okrętowego. Nauka trwa 3 lata i jest bezpłatna. Wszystkie klasy drugie mają wykłady z przedmiotu „podstawy budownictwa okrętowego". Dział traserstwa okrętowego obejmuje w trzecim roku — poza przedmiotami zawodowymi i ogólnokształcącymi — naukę zawodu traserskiego praktycznie i teoretycznie.

Zjednoczone Stocznie Polskie udzielają stypendiów uczniom zdolnym a niezamożnym. Absolwenci otrzymują świadectwo ukończenia gimnazjum mechanicznego oraz świadectwo czeladnicze. Mają oni pierwszeństwo w otrzymaniu pracy w stoczniach.

Warunki przyjęcia:

a) ukończenie 7 kl. szkoły powszechnej;

b) wiek do 16 lat.

Podania wraz z życiorysem, uwierzytelnionym odpisem metryki urodzenia oraz świadectwem ukończenia szkoły powszechnej należy składać w pierwszym terminie: do 1 lipca; w drugim terminie — o ile będą wolne miejsca — do 28. VIII.

Egzaminy z języka polskiego, matematyki, fizyki, rysunku odręcznego — odbędą się w pierwszych dniach lipca.

*

PUBLICZNA ŚREDNIA SZKOŁA METALOWA przy Stoczni Gdyńskiej, Gdynia, ul. Czechosłowacka. Zadaniem szkoły jest wyszkolenie dobrych rzemieślników stoczniowych. Szkoła posiada 5 wydziałów: obróbki metali, mechaniki, elektrotechniki, szkutnictwa i stolarki okrętowej. Między innymi wykłada się technologię zawodową, maszynoznawstwo, rysunek zawodowy, chemię i materiałoznawstwo, organizację warsztatu oraz przedmioty ogólne jak w szkołach średnich. Nauka trwa 3 lata.

Warunki przyjęcia:

a) ukończenie 7 kl. szkoły powszechnej;

b) wiek od 15 — 18 lat.

Termin składania podań od 1 — 30 czerwca. Do podania należy dołączyć życiorys, metrykę urodzenia oraz świadectwo ukończenia szkoły powszechnej. Egzaminy sprawdzające odbędą się w dniach od 1 — 10 lipca z języka polskiego, historii, matematyki i geografii.

Kandydaci poddani zostaną szczegółowym badaniom lekarskim. Wymagany dobry wzrok i stan uzębienia.

W trzecim roku nauki uczeń przechodzi specjalizację na odpowiednich działach stoczni. Lekcje odbywają się po południu. Przed południem odbywają się zajęcia warsztatowe wynagradzane w wysokości 9 — 12,50 zł. za godzinę. Uczniowie są pracownikami stoczni — korzystają ze stołówki, przydziałów oraz kartek żywnościowych. Nauka jest bezpłatna. Uczniowie po ukończeniu szkoły nie są obowiązani do pracy w Stoczni. Otrzymują dyplom czeladniczy oraz świadectwo ukończenia średniej szkoły metalowej. Mogą iść w dalszym ciągu do liceów zdając uprzednio egzamin z matematyki, fizyki i języka polskiego.

*

PUBLICZNA ŚREDNIA SZKOŁA METALOWA przy Stoczni Gdańskiej, Gdańsk, ul. Drewnica 16. Szkoła obejmuje dział obróbki metali, mechaniki i szkutnictwa. Uczniowie są równocześnie pracownikami stoczni, otrzymują wynagrodzenie wg umowy zbiorowej oraz wszelkie przydziały i dodatki. Nauka trwa 3 lata. Lekcje odbywają się 3 razy w tygodniu w godzinach popołudniowych. Absolwenci otrzymują świadectwo ukończenia szkoły i świadectwo czeladnicze.

Warunki przyjęcia jak w Szkole gdyńskiej.

*

OFICERSKA SZKOŁA MARYNARKI WOJENNEJ, Gdynia — Oksywie, Port Wojenny, jest jedyną Szkołą Oficerską zaliczoną do kategorii wyższych szkół typu nieakademickiego. Kształci ona oficerów do służby w Marynarce Wojennej.

W Ofic. Szkole Mar. Woj. są dwa wydziały: morski (nawigacyjny) i techniczny. Czas trwania nauki na obu wydziałach 3 do 4 lat w zależności od wykształcenia (po małej maturze 4 lata, po maturze licealnej 3 lata).

W czasie trwania nauki, uczniowie Szkoły są marynarzami, później podoficerami i jako tacy otrzymują zakwaterowanie, pełne utrzymanie, umundurowanie pomoce naukowe itd. oraz żołd odpowiedni do po-

siadanego stopnia. Naukę i świadczenia pokrywa skarb Państwa.

Warunki przyjęcia:

1. Wiek od 17 do 21 lat;
2. Wykształcenie: matura gimnazjalna lub licealna;
3. Warunki zdrowotne wg Komisji „San. 16" (zdrowie bez zarzutu, a w szczególności wzrok, słuch, płuca, serce i uzębienie).

Do roku 1949 włącznie kandydować mogą absolwenci gimnazjów, począwszy zaś od 1950 r. tylko absolwenci liceum matem.-przyrodn., którzy otrzymają świadectwo dojrzałości. W r. 1948 po raz ostatni przyjęci będą kandydaci, którzy ukończyli 21 lat; w r. 1949 — 20 lat, zaś od 1950 do 19 lat.

Sposób przyjmowania kandydatów:

Organizacje młodzieżowe w maju b. r. otrzymają w tej sprawie dokładne informacje. Ogólne wytyczne są następujące: kandydatów odpowiadających warunkom zasadniczym mają typować organizacje młodzieżowe, przy czym kandydaci winni złożyć podania do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. w Gdyni drogą przez Związki młodzieżowe, które prześlą je do najbliższej R. K. U. a ta do Szkoły. Zakwalifikowani kandydaci będą wezwani do Szkoły na egzamin konkursowy (z zakresu matury liceum mat.-przyrod., wiadomości społecznych, politycznych i o Polsce Współczesnej). Podróż do Szkoły na egzamin na koszt własny. Kandydaci, którzy nie zostaną przyjęci do O.S.M.W. — mogą ubiegać się o przyjęcie do innych szkół oficerskich. Przyjęcia do Szkoły odbędą się w lipcu b. r.

Po ukończeniu Szkoły absolwenci otrzymują stopień podporucznika Mar. Woj. wzgl. chorążego (zależnie od wyniku egzaminu) i za każdy rok nauki obowiązani są odsłużyć w Marynarce Wojennej po 3 lata w charakterze oficerów wachtowych (korpus morski), wzgl. młodszych mechaników okrętowych (korpus techniczny).

*

SŁUŻBA OCHOTNICZA W MARYNARCE WOJENNEJ.

W bieżącym roku (wrzesień) mogą zaciągać się ochotniczo do Mar. Woj. mężczyźni urodzeni w 1928 i 1929 oraz wyjątkowo 1930 r., o ile posiadają warunki fizyczne dopuszczające ich do służby w Mar. Woj.

Warunki przyjęcia:

Ochotnicy zgłaszają się do miejscowej R.K.U. która kieruje ich do najbliższej terenowej R.K.U., w której odbywa się właściwy zaciąg ochotników do Mar. Woj. — Wymagane zdrowie, tak jak i do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. t. j. bez zarzutu, w szczególności wzrok, słuch, płuca, serce i uzębienie.

Czas trwania służby: 36 miesięcy, przy czym po 24 miesiącach kandydaci otrzymują wynagrodzenie jako nadterminowi.

Szkolenie:

Po kursie rekruckim (3 miesiące) większość ochotników ma możność iść do Szkoły Specjalistów Morskich, która trwa 6 miesięcy. **Szkoła Specjalistów Morskich** (S.S.M.) szkoli następujące specjalności: radiotelegrafistów, radarzystów, teletechników, elektryków, maszynistów, motorzystów, sterników, sygnalistów, artylerzystów, torpedystów, minerów, nurków, administracyjnych, kierowców samochodowych, puszkarzy, rusznikarzy. Po S.S.M. absolwenci idą na półroczną praktykę, po czym mogą iść ponownie do S.S.M. na kurs podoficerski we wszystkich specjalnościach, oraz na kurs lotników-pilotów i lotników-mechaników. Kurs podoficerski trwa 6 do 8 miesięcy w zależności od specjalności. Po ukończeniu kursu podoficerskiego — absolwenci idą dalej na praktykę.

Kariera oficerska dla podoficerów jest otwarta, gdyż każdy podoficer może, zdobywszy odpowiednie kwalifikacje — zostać oficerem.

ZDJĘCIA: K. Komorowski, S. Izdebski, M. Pilarski, British Official.
RYSUNKI: S. Woźniak, A. Pluciński, S. Sierecki.

PRENUMERATA wynosi od stycznia do czerwca 1948 r. zł. 120.— Pieniądze należy wpłacać na konto PKO XI-160. Administracja usilnie prosi o podawanie dokładnych adresów oraz celu wpłaty. Z wydanych w okresie od maja 1946 do grudnia 1947 numerów „Żeglarza" — 4 (październik 46), 5—6 (listopad—grudzień 46) oraz 7 (październik 47) wyczerpały się. Pozostałe 12 numerów jest jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości. Cena 110 zł.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20.
W-11450

Druk. Z. G. „P.W." Gdynia 4. 48. 13.000 Nr. 514

84